MORZE
MARYNARZ
POLSKI





Nr 3
MARZEC 1950
CENA 30 zł




## TREŚĆ



WYDAJE
**Liga Morska i Marynarka Wojenna**
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
*Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.*
Redakcja techniczna
*Stanisław Biskupski, kpt. mar.*
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 705-29
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

# List z Wybrzeża




*Polski statek badawczy „Michał Siedlecki" powrócił niedawno z naukowego rejsu, przywożąc ze sobą wiele nowych i interesujących materiałów. Jak powszechnie Szanownemu Redaktorowi wiadomo, w rejsie tym nie brałem udziału, ale mimo to, zdołałem poczynić pewne obserwacje niektórych zjawisk na morzu i nad morzem, które zwróciły moją uwagę na dwie zasadnicze rzeczy. Po pierwsze: stałe podnoszenie się poziomu i po drugie: długofalowość.*

*Te dwie charakterystyczne cechy ma się rozumieć nie dotyczą morza, lecz raczej pracy nad morzem. Bo proszę tylko zauważyć: w porcie szczecińskim podniósł się znacznie poziom, jeśli chodzi o usprawnienie przeładunków, służby pilotażu, łączności telekomunikacyjnej i organizacji pracy. Szczecin w dodatku nie jest tutaj jakimś wyjątkiem. Zjawisko podnoszenia się poziomu wydajności pracy zauważyć można bez trudu również i w innych portach i instytucjach nadmorskich. A na morzu? Na morzu oczywiście również. Załogi statków handlowych systematycznie meldują o dokonanych usprawnieniach, zaoszczędzonych sumach i wykonanych we własnym zakresie remontach. Załoga „Lublina" zaoszczędziła państwu poważne kwoty rezygnując wielokrotnie z usług pilotów i samodzielnie przeprowadzając statek przez kanały. Elektryk m/s „Czech" Stefan Piechocki i motorzysta Jan Tomaszewski wyremontowali kocioł, który obecnie pracuje bez zastrzeżeń. Na statku tym dzięki pomysłom racjonalizatorskim zaoszczędzono również ok. 34% smaru.*

*To wszystko dotyczy oczywiście tzw. podniesienia poziomu. A jeśli chodzi o długofalowość? — W tej kwestii zanotowałem sobie również niemniej interesujące fakty. Na uroczystości zakończenia IV etapu współzawodnictwa, marynarze, robotnicy portowi i rybacy postanowili odpowiedzieć na apel górnika Markiewki i przyjąć na siebie długofalowe zobowiązania celem przyśpieszenia realizacji Planu Sześcioletniego. W szczególności postanowiono zmniejszyć do minimum ilość awarii statków i dźwigów, zlikwidować marnotrawstwo i zwiększyć oszczędność. Podobne zobowiązania przyjęły na siebie i inne instytucje i przedsiębiorstwa jak np.: Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Arka", Przedsiębiorstwo Robót Podwodnych i Czerpalnych, załogi robotnicze Stoczni itd. itd.*

*Jak więc widzicie Szanowny Redaktorze podwyższenie poziomu i długofalowość to dwie charakterystyczne cechy obecnego życia na Wybrzeżu. Trzecią cechą byłoby racjonalizatorstwo. Jasne, że wszystkich pomysłów racjonalizatorskich nie jestem w stanie tu przytoczyć, ale wiadomości jakie posiadam utwierdzają mnie w przekonaniu, że obok współzawodnictwa, racjonalizatorstwo staje się tym czynnikiem, który odgrywa najpoważniejszą bodaj rolę przy usprawnianiu pracy i zwiększaniu jej wydajności.*

*Wszystkie te obserwacje poczyniłem jak już wspomniałem na wstępie nawet nie uczestnicząc w badawczym rejsie „Michała Siedleckiego". W rejsie tym nie wziąłem udziału chociażby z tego względu, że wszelkie rejsy w okresie wiosennym nie należą do specjalnie przyjemnych, a to ze względu na znane, wiosenne sztormy. Zresztą jeśli chodzi o „Sztorm" to obecnie trwać on będzie u nas na Wybrzeżu nie tylko przez okres wiosenny, ale już pozostanie z nami tu na stałe. Proszę się nie dziwić, bo ja, mówiąc sztorm, a pisząc „Sztorm" mam na myśli kuter ratowniczy o takiej właśnie nazwie, który wraz z innym kutrem — „Szkwałem" został przez rząd nasz zakupiony i już rozpoczął służbę na Wybrzeżu.*

*Prócz tych dwu jednostek, nazwijmy je: kutrowe, przybyły również inne — superkutrowe. Nie tak dawno odbyła się uroczystość wodowania dwu największych jednostek typu kutrowego, które zostały przekazane do eksploatacji przedsiębiorstwa połowów „Barka".*

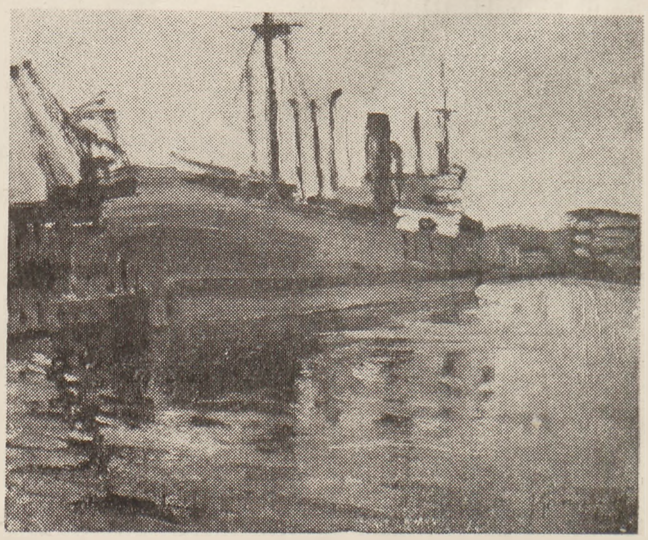
*Jak mi sygnalizują wkrótce też oddany zostanie do eksploatacji nasz trzeci rudowęglowiec s/s „Brygada Makowskiego". Być może nawet, że zanim ten list dotrze do Szanownego Redaktora, „Brygada Makowskiego" znajdzie się już w pierwszym inauguracyjnym rejsie, czego jej z całego serca życzę, ściskając jednocześnie, Waszą, Redaktorze tzw. dłoń.*

**W Nowym Dworze na Gdańskich Żuławach odbyło się uroczyste otwarcie pierwszego w Polsce Domu Kultury. Zdjęcie poniżej przedstawia popisy chóru kaszubskiego z Kościerzyny, który wystąpił w Nowym Dworze w dniu otwarcia Domu Kultury.**

**(Fot. K. Komorowski).**



**Na posiedzeniu Komisji Oświatowej Zarządu Miejskiego m. Gdyni, w którym wzięli również udział przedstawiciele Związku Artystów, postanowiono przyznać nagrodę literacką Stanisławie Fleszarowej. Nagrodę plastyczną przyznano art. mal. Janowi Gasińskiemu. Zdjęcie obok przedstawia jeden z obrazów laureata.**





# w 5 rocznicę WYZWOLENIA WYBRZEŻA

Wybrzeże tętni pracą. Z dnia na dzień, od Braniewa po Świnoujście, wzmaga się tempo rozwoju gospodarki morskiej. Dźwignięte z gruzów wysiłkiem mas pracujących, nasze porty biją rekordy przeładunków i obrotów, nasze stocznie zwiększają produkcję nowych statków, nasza flota handlowa ożywia swoją działalność. Porwani radosnym, twórczym rytmem pracy, nie dla kapitalisty, nie dla wyzyskiwacza, lecz dla własnego ludowego państwa, pracownicy morza — robotnicy portowi i marynarze, stoczniowcy i rybacy budują fundamenty nowej, potężniejszej socjalistycznej gospodarki morskiej. Pierwszy rok wielkiego, Sześcioletniego Planu Gospodarczego, został zapoczątkowany na Wybrzeżu nowymi, poważnymi sukcesami pracy, nowym imponującym ruchem współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa. Masy pracujące Wybrzeża, budując nowe, lepsze i wspanialsze jutro Polski na morzu, pamiętają jednocześnie, dzięki czemu uzyskaliśmy tak szeroki dostęp do morza i dzięki czemu możliwy stał się tak szybki i imponujący rozwój naszej gospodarki morskiej.

Pięć lat mija od chwili wyzwolenia naszego Wybrzeża — wyzwolenia, które było jednym z licznych dowodów przyjaźni naszego wielkiego sojusznika — Związku Radzieckiego i jednym z licznych dowodów słuszności polityki polskiego obozu demokracji i postępu. Bohaterska Armia Radziecka była tą jedyną siłą, która była zdolna nie tylko rozbić najazd hitlerowski, ale zmiażdżyć armię hitlerowską i przynieść wolność ujarzmionym narodom, wyzwolić nasze Wybrzeże morskie i cały nasz kraj.

Dowodzona przez genialnego stratega, Generalissimusa Stalina, bohaterska Armia Radziecka we wspaniałej ofensywie styczniowej, gromiąc hitlerowców, wyzwalała w błyskawicznym tempie miasta i ziemie polskie i w mgliste dni marcowe jej waleczne oddziały ruszyły do ataku na wybrzeże Bałtyku. Główne uderzenie z kierunku południowo-wschodniego poprowadził jeden z najwybitniejszych dowódców szkoły stalinowskiej, obecny Minister Obrony Narodowej, Marszałek Konstanty Rokossowski.

Przełamując się przez umocnione rejony Prus Wschodnich, oddziały Armii Radzieckiej, dowodzone przez Marszałka Rokossowskiego, rozbiły obronę wroga, i odcinając zgrupowanie armii niemieckich, dotarły w drugiej połowie marca do Bałtyku na odcinku między Gdańskiem a Gdynią. Tu, do walki o wyzwolenie Wybrzeża przyłączyła się również I Brygada Pancerna WP oraz oddziały desantowe, które wspólnie z oddziałami radzieckimi kontynuowały atak na wroga, wyzwalając Gdynię i okoliczne miejscowości. Żołnierze radzieccy wspaniałym szturmem zdobyli w tym czasie Sopot, Oliwę i uderzyli na rozpaczliwie broniony przez Niemców, Gdańsk. W dniu 30 marca 1945 r. biała chorągiew, wywieszona przez hitlerowców na Westerplatte, stała się symbolem całkowitego załamania obrony niemieckiej na Wybrzeżu Wschodnim.

Do wyzwolonego przez żołnierzy radzieckich staropolskiego Gdańska wkroczył Batalion Morski, który stał się zaczątkiem odrodzonej Marynarki Wojennej. Batalion Morski powstał jeszcze w 1944 roku w Lublinie stając się ucieleśnieniem myśli morskiej, która od pierwszej chwili została podjęta przez polski obóz demokracji i postępu, gdy na terenach Związku Radzieckiego powstawało odrodzone Wojsko Polskie. W Manifeście Lipcowym tę myśl morską wyrażało już jasno sprecyzowane hasło odzyskania szerokiego dostępu do Bałtyku. Dzięki przyjaźni Związku Radzieckiego, dzięki bohaterstwu i ofierze krwi Armii Radzieckiej i walce odrodzonego Wojska Polskiego, ten morski program został w pełni zrealizowany. Znad Oki, przez Lenino i Lublin prowadził szlak bojowy nad Bałtyk. Tylko ten szlak okazał się słuszny, tylko ten szlak przyniósł wyzwolenie szerokiego dostępu do morza.

Podczas gdy oddziały radzieckie dowodzone przez Marszałka Rokossowskiego rozprawiały się z wrogiem na wschodnim odcinku Wybrzeża, wyzwalając Gdynię i Gdańsk — na odcinku zachodnim o wyzwolenie Kołobrzegu, Ustki, Darłowa i Szczecina walczyły inne ugrupowania Armii Radzieckiej i współdziałająca z nimi I Armia WP. 18 marca oddziały I Armii, wspierane przez Armię Radziecką, zdobyły szturmem Kołobrzeg, dochodząc do otwartego Bałtyku. Nie ustając w ofensywie żołnierze radzieccy i polscy, walcząc ramię przy ramieniu, parli dalej na zachód, wyzwalając całe 500 kilometrowe Wybrzeże.

W ciężkiej pracy nad dźwignięciem z gruzów wyzwolonego przez Armię Radziecką i Wojsko Polskie naszego wybrzeża morskiego, przyszedł nam z braterską pomocą Związek Radziecki. Trałowce radzieckie rozminowały nasze porty i wody przybrzeżne, ekipy radzieckich nurków podniosły dziesiątki wraków, fachowcy radzieccy udzielali jak najdalej idącej pomocy, a władze radzieckie przekazały nam szereg wartościowych jednostek pływających.

Dziś, po pięciu latach, na 500 kilometrowym Wybrzeżu pracują pełną parą nasze wielkie i małe porty, nasze stocznie, nasza flota i rybołówstwo, nabierając coraz większego, coraz potężniejszego rozmachu. Masy pracujące Wybrzeża w twórczej, pokojowej pracy budują fundamenty socjalizmu, zaczynając pierwszy rok wielkiego Planu Sześcioletniego nowymi osiągnięciami i ze wzmożoną czujnością strzegąc imponującego dorobku 5 ubiegłych lat. Dotychczasowe, rekordowe sukcesy w pracy na morzu, są gwarancją że wyzwolone ofiarą krwi bohaterskich żołnierzy radzieckich i polskich nasze wybrzeże morskie, będzie rozwijało się coraz szybciej i coraz wspanialej.

JÓZEF WÓJCICKI



# WYZWOLENIE

ADAM DORMATOWICZ

**Wraz z pierwszym podmuchem wiosny, w mgliste marcowe dni 1945 roku, bohaterska Armia Radziecka i współdziałające z nią odrodzone Wojsko Polskie w ciężkich, lecz zwycięskich walkach z hitlerowcami niosły wyzwolenie wsiom, miastom i portom szerokiego Wybrzeża. Strudzeni w bojach, okryci pyłem wojennych dróg, wiodących wspólnie spod Lenino, parli naprzód, ramię w ramię, żołnierze radzieccy i polscy, wyzwalając szeroki, przeszło 500 kilometrowy dostęp do morza. Podczas gdy jedno zgrupowanie wojsk radzieckich i I Armia WP oswobadzały Wybrzeże Zachodnie, wyzwalając Kołobrzeg, Ustkę, Darłowo i przystąpiły do ataku na Szczecin — inne zgrupowanie Armii Radzieckiej uderzyło poprzez silnie umocnione rejony Prus Wschodnich na Wybrzeże Wschodnie. Na czele wojsk tego ważnego odcinka frontu stał ówczesny dowódca II Frontu Białoruskiego, a obecny Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski, Konstanty Rokossowski. Dowodzone przez Niego wojska błyskawicznym manewrem przedarły się przez linie umocnień i między Gdynią a Gdańskiem dotarły do Bałtyku. Tu przyłączyły się do nich oddziały Wojska Polskiego — Brygada Pancerna i kilka batalionów desantowych. Zamieszczony poniżej artykuł opisuje przebieg tych walk.**

Już w lutym 1945 r. los wojsk hitlerowskich, otoczonych w Gdańsku i Gdyni, był przesądzony. Pierścień wojsk marszałka Rokossowskiego zaciskał się na obu portach. Przybyłe aż spod Murmańska nowe dywizje, wgryzały się w linie obrony niemieckiej, przełamując zaciekły opór nieprzyjaciela. I wówczas w połowie marca 1945 roku, w trakcie wielkiej operacji rozcinającej, której kraniec sięgał Kołobrzegu, przerzucona została na zachód słynna armia czołgowa gen. Katukowa. Świetne to wojsko, wsławione walkami pod Stalingradem, sprawnie zwinęło się w miejscu i w ciągu jednej doby potężny kilkunasto-kilometrowy klin pancerny wyciągnął się w marszu bojowym ku Gdyni. Pod Kołobrzegiem przyłączyli się do „katukowców" polscy czołgiści I Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte i polska piechota zmotoryzowana.

Potężna siła uderzenia stalowego klina gen. Katukowa zmiatała po drodze wszelkie próby oporu nieprzyjaciela. Szosa wiodąca z Lęborka do Wejherowa, zatłoczona była czołgami i samochodami hitlerowców, którzy dążyli do upragnionego morza. Czołgi radzieckie nie atakowały kolumn niemieckich — wyprzedzały je równoległymi drogami, szerząc popłoch i panikę. Natarcie to było dla faszystów niespodzianką, nie mogli oni nic przeciwstawić śmiałej inicjatywie przeciwnika. Gdy gen. Katukow rzucił swą I Brygadę na Bolszewo, w odległości 6 kilometrów od Wejherowa, szosa przecięta została jednym uderzeniem. Ze wszystkich stron uderzyły teraz działa na szosę Lębork—Wejherowo.

## WEJHEROWO

W nocy z 11 na 12 marca sztab armii gen. Katukowa przygotowywał w zdobytym Bolszewie szturm na Wejherowo. Zadanie polegało na tym, by uderzeniem od północy zagrozić Gdyni i odciąć w ten sposób główne siły nieprzyjaciela. Pierwszy korpus piechoty zmotoryzowanej i polska brygada pancerna miały uderzyć na Janowo, a wówczas główne siły armii pancernej uderzyłyby na południe od Wejherowa i wbijając się klinem między Gdańsk i Gdynię dotarłyby do morza w Sopocie.

12 marca o godzinie 7.30 ziemia zadygotała od wystrzałów. Nawała artyleryjska łamała przez 30 minut faszystowską linię obrony. Już po 15 minutach ogień przeniesiony został daleko za miasto. „Sojusznik oszczędza Wejherowo" — pomyśleli z ulgą polscy czołgiści.

Pierwsze czołgi walczyły jeszcze u wrót miasta, kiedy przystępująca do boju piętnastka nowych czołgów, zataczając szeroki łuk, wyszła na błotnistą drogę i buksując wściekle gąsienicami wpadła na wyludnione uliczki północnego skraju miasta. Orientując się jakimś dziwnym wyczuciem kierunku, czołgi parły na pełnym gazie naprzód. Przeskoczywszy przejazd kolejowy, maszyny, bijąc bez przerwy z dział, zapalając niekończące się kolumny nieprzyjacielskich samochodów i taborów, wyskoczyły na szosę i zakorkowały hitlerowców.

## BÓJ O JANOWO

Omijając wielkim łukiem płonące samochody, czołgi poszły na pełnym gazie na Redę.

Nareszcie ostatni zakręt. Piękna wioska Biała Rzeka była dziwnie cicha i czysta — przy tej szosie, zawalonej płonącymi samochodami i trupami.

Teraz zadrżała ziemia od straszliwej kanonady: to odezwało się Janowo, zamienione przez faszystów w węzeł obrony przeciwczołgowej. Biła też artyleria brzegowa z Gdyni i działa okrętowe z portu.

Wśród huku setek dział i pękających pocisków, zanim ostatni czołg zeszedł z szosy w ukrycie, już rowem między szosą i torem kolejowym przemykały pierwsze plutony zmotoryzowanej piechoty radzieckiej i świetnego batalionu fizylierów naszej brygady pancernej.

Do rowu przeciwczołgowego pierwsi dopadli fizylierzy. Skoczyli nie oglądając się w dół — o pięć kroków od załogi faszystowskiego działka przeciwczołgowego. Krótkie serie automatów. Wzdłuż całego rowu zmieszali się fizylierzy radzieccy i polscy. Rów przeciwczołgowy wzięty. Ale kapitan Sowa podbiega do chłopaków krzycząc: Kontratak! Okopuj się! Podpuścić pod granaty!

Fizylierzy już wyskoczyli na brzeg rowu, przylgnęli do piachów.

Z odległości 200 metrów, z drugiego rowu przeciwczołgowego i rowów łącznikowych wyskoczyli hitlerowcy. Kapitan Sowa jeszcze raz ogarnia wzrokiem swoją garstkę. Byle tylko wytrzymali, byle dopuścili nieprzyjaciela na odległość rzutu granatem. Wytrzymali. Sowa strzelił pierwszy i prawie jednocześnie poszły salwą trzy krótkie serie i zaraz potem 30 granatów. Faszyści cofnęli się w zamieszaniu, ale już po kilku minutach ich moździerze rozpoczęły systematyczny obstrzał rowów.

Tak zaczęła się sześciodniowa bitwa o Janowo. Zatrzymane z powodu przeważających sił niemieckich natarcie frontalne na Gdynię, zmusiło jednak hitlerowców do ściągnięcia do Janowa całej 4 dywizji zmotoryzowanej SS-Polizei, obsługi ponad 50 stanowisk ogniowych, nie licząc czołgów i dział samochodowych oraz pociągu pancernego, który kursował stale na linii Janowo—Zagórze.

Mimo tej przewagi, polska brygada pancerna i batalion fizylierów, po odparciu kilkudziesięciu przeciwuderzeń niemieckich zdobyły miasto.

## WZGÓRZE 166

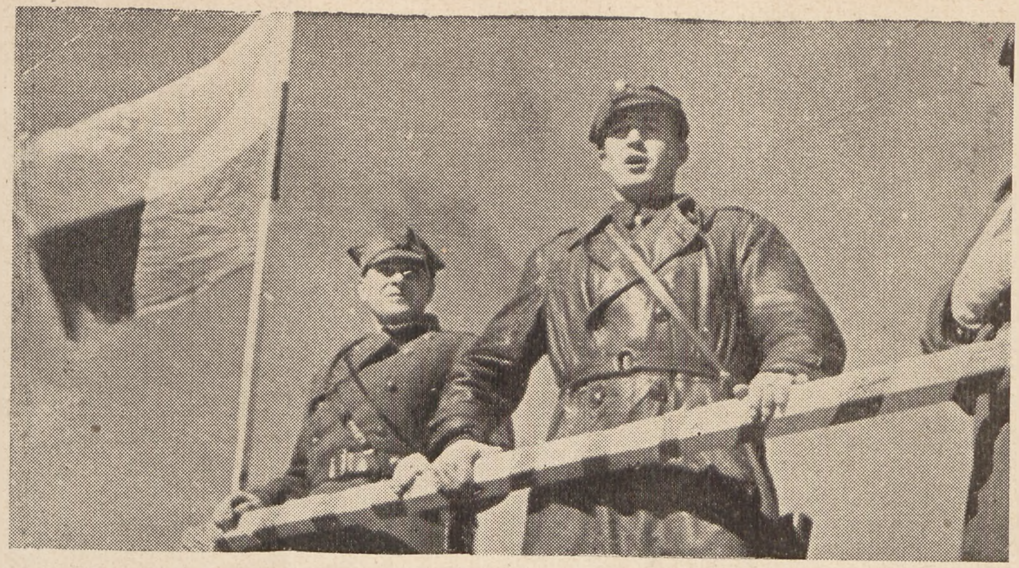
Pod wieczór 17 marca brygada „westerplattowców" otrzymała rozkaz przekazania linii obrony jednostkom piechoty radzieckiej i przejścia na prawe skrzydło natarcia na Gdynię, na południe od Chylonii.

Brygada opuszczała Białą Rzekę, zrównaną dosłownie z ziemią i obficie zroszoną krwią żołnierzy. W sześciodniowych bojach związała Brygada pod Janowem znaczne siły faszystowskie, zdobyła trwałe pozycje obronne i zadała nieprzyjacielowi dotkliwe straty. Spod Janowa czołgi i sa-



Fragment walk na ulicach Kołobrzegu.

Na zdjęciu obok: W zdobytym Kołobrzegu w czasie uroczystości zaślubin z morzem przemawia do żołnierzy z-ca d-cy IV Dywizji ppłk J. Urbanowicz obecny zastępca dowódcy Marynarki Wojennej. Poniżej: Tak wyglądało w Sopocie cmentarzysko czołgów zniszczonych w rezultacie zwycięskiego natarcia wojsk marsz. Rokossowskiego na Wybrzeże. W natarciu tym wzięła również udział I Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte.






mochody Brygady poszły nocą na Wejherowo, a stąd błotnistą rozmokłą drogą na południe przez Nowy Dwór do lasku pod wsią Głodówka. Przemarsz ten po sześciu dobach walki był nową próbą bojową Brygady. Wąską drogą, wśród lasów, w absolutnych ciemnościach, żołnierze wyciągali rękami z błota i popychali naprzód swoje samochody.

Była to noc największego wysiłku fizycznego i moralnego.

Ale cel tego uciążliwego manewru był jasny. Chodziło o to, by dotrzeć do hitlerowców czołgami od strony zupełnie przez nich nieoczekiwanej i pomóc piechocie w jej ciężkich zmaganiach na wzgórzu 166.

Wzgórze 166, górujące nad całą okolicą, bronione przez SS-owców, odgryzało się zajadle. Piechota nie mogła go zdobyć bez pomocy artylerii i czołgów.

Wreszcie do akcji weszły polskie czołgi, wspierając radziecką piechotę. Zaczęły się zmagania ludzi i żelaza. Na wzgórzu 166 ukazały się hitlerowskie „Ferdynandy", ale w tej samej chwili uderzyły wszystkie działa czołgów i haubice. Piechota poszła do ataku. Jednocześnie, idąc właśnie na Gdańsk, szturmowce radzieckie, zrzuciły na wzgórze z niewielkiej wysokości kilka bomb. Gdy opadła chmura czarnego dymu, płonęły na wzgórzu 166 wysokim jasnym płomieniem „Ferdynandy". Faszystowskie bunkry ziały jednak dalej ogniem.

Wtem na zachodnim, łagodnym skłonie od strony hitlerowców ukazują się w brawurowym szturmie czołgi radzieckie. To I brygada pancerna armii gen. Katukowa uderzała z przeciwległej strony. Zawrzała walka o bunkry, o oddzielne kępy drzew. Los wzgórza był przesądzony. Czołgi zawracały już na nowe zadanie — na Kack i Orłowo.

## MAŁY KACK I ORŁOWO.

Pojawienie się naszych czołgów w Małym Kacku spowodowało prawdziwy huragan ognia nieprzyjacielskiej artylerii brzegowej i okrętowej. Czołgiści jednak nie opuszczali piechoty. W tej chwili radiotelegrafista przyjął ostrzeżenie: — Faszyści kontratakują. I rzeczywiście w przerwach między wybuchami pocisków dały się słyszeć serie automatów. Po jednej stronie szosy zalegli faszyści, po drugiej pierwsze linie obrony piechoty radzieckiej. Hitlerowcy przesączali się małymi grupami na tyły radzieckiej piechoty i doskwierali piechurom, gdy nagle na szosie ukazały się zielone mundury. To polscy fizylierzy wspomagani czołgami, szli do ataku. Zawrzała straszna walka o każdy dom. O godzinie 3 nad ranem hitlerowcy zostali wyparci z Małego Kacka. Piechota radziecka i polska przegrupowały się do natarcia na Gdynię.

## SZTANDAR POLSKI NA DWORZE ARTUSA.

W sztabowych piwnicach w Wielkim Kacku zapanowało wielkie poruszenie. Szyfrówka marszałka Rokossowskiego wydzielała specjalny oddział polskich czołgów i piechoty zmotoryzowanej do udziału w szturmie Gdańska. W godzinach popołudniowych dnia 25 marca wyruszyły już wyznaczone do tej akcji czołgi. Brygada szła na Gdańsk. Marzenia czołgistów, by pomścić śmierć bohaterów Westerplatte, których nazwę nosili, urzeczywistniały się.

Zadaniem polskich czołgów było współdziałanie z dywizją piechoty radzieckiej. Grupy szturmowe złożone z czołgów i desanty piechoty podeszły nocą na pozycje wyjściowe we Wrzeszczu. Wczesnym rankiem 26 marca rozpoczął się z tej strony silny ogień artyleryjski i niebawem grupy szturmowe ruszyły do ataku. Płonęło śródmieście Gdańska, bombardowane przez lotnictwo radzieckie. Z silnie umocnionych stanowisk odrzucani do morza hitlerowcy bronili się zajadle. Polskie czołgi z desantami i piechotą posuwały się naprzód mimo gwałtownego obstrzału „pancerfaustów". Piechota wypierała nieprzyjaciela z poszczególnych domów i bunkrów, ochraniając czołgi. Wśród walących się domów, w dymie pożarów, pod gradem pocisków zbliżały się czołgi do śródmieścia, do ratusza, na którym postanowiono do godziny dwunastej zawiesić polską flagę.

Polskie grupy szturmowe łączyły się z oddziałami radzieckimi, idącymi z przeciwnej strony. W jednym szeregu, w zapale walki, owiani jedną wspólną myślą, żołnierze z czerwoną gwiazdą i z polskim orzełkiem przemagali opór wroga.

Wreszcie — ratusz!

Czołgiści dopadli jego pokaleczonych pociskami murów, szukając schodów, by wejść na szczyt wieży. Ostatnie pociski biją jeszcze w ściany budynku. Wyciągnięty z piwnicy Niemiec wyjaśnia, że stercząca obok ściana z piękną bramą, to fronton Dworu Artusa. Na jej szczycie tkwi jeszcze maszt chorągwiany. Westerplattowcy pną się w górę po rynnie mimo gwiżdżących kul snajperskich i po chwili już biało-czerwony sztandar łopocze na maszcie.

## GDYNIA.

Bój o Gdynię, to bój o Kamienną Górę. Wzniesienie to obramowane zostało przez hitlerowców gęstą siecią bunkrów i umocnień. Z morza biła artyleria pokładowa, ostrzeliwując gęsto szosę. Polskie czołgi i szturmowa piechota radziecka skokami przemykały się przez otwarte tereny i dopiero na przedmieściu między Orłowem i Gdynią rozpoczęły się boje, w wyniku których miasto i port zostały zdobyte.

## OSTATNIE BOJE.

W rękach hitlerowskich pozostało jeszcze Oksywie i Hel. Płyta Oksywska usiana jest wzgórzami, ciągnącymi się długimi pasmami w stronę morza. Teren ten, bardzo dogodny dla obrony, był widownią zaciętych parodniowych walk, w ciągu których bijąca z morza artyleria pokładowa nieprzyjaciela dawała się we znaki nacierającym.

Czołgi zostały przegrupowane i przerzucone na inny, dogodniejszy odcinek natarcia. Polska brygada poszła znaną już sobie szosą na Janowo i Zagórze. W małym lasku przygotowano się do ostatecznego szturmu na ten ostatni skrawek polskiej ziemi, na którym zgrupowało się około 100 tysięcy hitlerowców.

W pierwszych dniach kwietnia rozpoczął się ciężki, mozolny bój o każde wzgórze, o każdy dom. Straszliwe walki wrzały o wzgórze 640, które dwa razy przechodziło z rąk do rąk. Silnie bronione było Pogórze, które faszyści musieli opuścić po brawurowych szturmach piechoty i czołgów.

Oddziały radzieckie przystąpiły teraz do szturmu na Hel. Czołgi były już tu nieprzydatne i zostały wycofane.

Dnia 6 kwietnia na Skwerze Kościuszki w Gdyni czołgiści polscy i radzieccy składali na wieczny spoczynek swych poległych towarzyszy broni, którzy przetrwali wspaniałe raidy pancerne na olbrzymim szlaku bojowym i padli w bojach o wyzwolenie polskiego wybrzeża.

W tym dniu wjechały polskie czołgi uroczyście w fale Bałtyku, dokonując symbolicznego zaślubienia polskiej broni pancernej z polskim morzem.

ADAM DORMATOWICZ




*Było to... zresztą dokładna data nie jest tu ważna. Dość, że „naczelny" wręczył mi pakiecik z listami od Czytelników z krótkim poleceniem: „do załatwienia". Spojrzałem na koperty; — prawie każda z nich nosiła adnotację — „OSMW". Aha — pomyślałem — Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej. To o nią zapytuje się tylu Czytelników. — Cóż, trzeba będzie im odpowiedzieć na wszystkie pytania. I w tej właśnie chwili wpadł mi nagle pomysł napisania reportażu z OSMW, który by był jednocześnie jak gdyby zbiorową odpowiedzią dla wszystkich Czytelników — reportażu, przedstawiającego jak wygląda z bliska*

# Jeden dzień NASZEJ SZKOŁY

Duży, oświetlony zegar, umieszczony na jednym z gmachów szkolnych, wskazywał godzinę 5,25 rano. Za 5 minut pobudka. Zarówno gmach, jak i cały obszerny dziedziniec, pogrążone były jeszcze we śnie, lecz już za chwilę zatętnią gwarem i życiem.

Punktualnie o godzinie 5,30 rozległy się na korytarzach gwizdki służbowych i codzienne: „pobudka, wstać!" Gmach ocknął się, jak gdyby nie wierząc, że już czas, lecz już po kilku minutach podchorążowie zapełnili korytarze. Zaczął się szkolny ranek.

Gimnastyka, mycie się, Rota, codzienna lekcja sygnalizacji na dziedzińcu, smaczne śniadanie, prasówka i wreszcie wykłady, na których

### PODCHORĄŻOWIE ZDOBYWAJĄ WIEDZĘ.

Czego się uczą? Wszystkich przedmiotów ogólnokształcących, ze szczególnym uwzględnieniem algebry, trygonometrii, fizyki i geografii, oraz — w zależności od wydziału — przedmiotów fachowych, związanych z ich przyszłym warsztatem pracy. Wszystkie zdobyte wiadomości teoretyczne powtarzają i sprawdzają w doskonale wyposażonych gabinetach naukowych. Tu stykają się bezpośrednio ze swym warsztatem pracy, przeniesionym niejako z okrętu do poszczególnych gabinetów. Znajdują się w nich urządzenia i aparaty, nawigacyjne — dla nawigatorów, oraz maszynowe — dla mechaników.

Poza tym podchorążowie poznają inne dziedziny wyszkolenia wojskowego, a na pokładzie ORP „Iskra" lub innych okrętów zdobywają „morską twarz".

Wróćmy jednak do szkoły.

Oto w I-c wykładowca objaśnia zagadnienie pomiarów głębokości, podaje, jak i przy pomocy jakich przyrządów się je prowadzi, ilustruje wykład rysunkami i wykresami. Temat jest tak ciekawy, że kursanci siedzą bez najmniejszego ruchu, słuchając z zajęciem słów wykładowcy. Lecz wykład się kończy, a prowadzący zajęcia korzystając z kilkunastu minut czasu, przeprowadza repetycję ostatnich wykładów. Podchorąży Grajewski odpowiada na pytanie, co wie o kształcie ziemi, a pchor. Wąsowicz mówi o sondowaniach.

### JEDEN Z NAJLEPSZYCH

Pchor. Wąsowicz odpowiada bezbłędnie, z uwagą, ważąc każde słowo. Wszystko, co dziś umie, zdobył własną, wytrwałą pracą, choć drogę miał nie lekką.

Wyobraźcie sobie bogatą wieś wielkopolską, a w jej środku, jakby na urągowisko, stojący kilkunastorodzinny dom czynszowy dla wyrobników, z ciasnymi, dusznymi, pełnymi zacieków i wilgoci izdebkami. Wyobraźcie też sobie w dwu takich izdebkach rodzinę biednego, wiejskiego stolarza. To oni, Wąsowiczowie.

Ciężkie miał Henryk dzieciństwo. Z trudem skończył szkołę powszechną, a o dalszej nauce nie mogło być mowy. Nie dostał też stypendium na dalszą naukę, choć był prymusem. Dostał je za to syn kilkudziesięcio hektarowego wiejskiego bogacza. Nic też dziwnego, że młody Henryk wcześnie zaczął szukać zajęcia. Ciężki okres okupacji spędził na przymusowych robotach. Tym większą odczuwał radość pracy po wyzwoleniu. Jako praktykant Urzędu Gminnego poświęcił się pracy społeczno-politycznej. Powstawała wówczas w jego gminie Polska Partia Robotnicza i Związek Walki Młodych.

Podobnie ofiarnie i z zapałem zabrał się pchor. Wąsowicz do pracy w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej. Miał jej nie mało. Najważniejszym zagadnieniem było uzupełnienie wykształcenia. Podołał jednak temu zadaniu i jest dziś, jak już wspomniałem, jednym z najlepszych w szkole. Tak samo ofiarnie jak w Chrzybsku, pracuje dziś w Oddziałowej Organizacji Partyjnej, oraz w ZMP.

Pchor. Wąsowicz pomaga też słabszym kolegom. Skończył się właśnie wykład, a on siadłszy obok pchor. Wierzbickiego, wyjaśnia mu niektóre niejasności omawianego przez wykładowcę tematu. Pchor. Wąsowicz opiekuje się w ogóle swym kolegą, któremu pomaga w nauce, szczególnie w mechanice i matematyce.

*

Wolno suną wskazówki zegara, mija lekcja za lekcją, mija drugie śniadanie i obiad. Zaczyna się

### SZKOLNE POPOŁUDNIE.

Zaczyna się oczywiście zbiórką, odczytaniem dziennego rozkazu, po czym przeprowadza się przegląd mundurowy, czyszczenie broni itp. W ciągu tych kilkunastu minut można zobaczyć najlepiej jak podchorążowie, ci synowie robotników i chłopów, dbają o umundurowanie i swoją broń, lśniącą jak lustro.

Po krótkiej, zwięzłej gawędzie — zaludnia się szkolna świetlica, rozpoczyna swą pracę chór i zespół artystyczny, w hali gimnastycznej stają do codziennego treningu sportowcy, mistrzowie Marynarki Wojennej i chluba szkoły.

### DZIŚ PRZYGOTOWUJEMY AKADEMIĘ

— Dolinami i wzgórzami... — rozlega się znana radziecka pieśń wojskowa, którą wykonuje pięćdziesięcio-osobowy chór z towarzyszeniem orkiestry.

Szkolny zespół świetlicowy przygotował właśnie dwa programy artystyczne na rocznicę powstania Armii Radzieckiej. Jeden program pojechał „na narty" z kursantami do Zakopanego i został wykonany w góralskich świetlicach, drugi zaś wszedł w program centralnej akademii szkolnej.

Kończy się pieśń, występuje jeden z recytatorów, pchor. Walczak z fragmentem poematu Włodzimierza Majakowskiego. Recytuje dobrze, wnikliwie akcentując właściwe momenty. Na tle chóralnego mruczanda śpiewanej przed chwilą pieśni, recytacja wychodzi uroczyście i podniośle.

Pchor. Wąsowicz pomaga w nauce pchor. Wierzbickiemu.



Podchorążego Walczaka znam jeszcze z okresu przygotowań do leningradzkiego raidu ORP „Iskra", o którym mówi zawsze z błyskiem w oczach. Po próbie zagłębiamy się w jeden z kącików, by pogawędzić chwilę o pracach ZMP na terenie szkoły. Mój rozmówca jest aktywnym członkiem Zarządu Szkolnego ZMP.

### CO ROBI SZKOLNE ZMP?

— Dzięki systematycznej pracy naszej organizacji — mówi mi podchorąży Walczak — podnosimy stale na jeszcze wyższy poziom dyscyplinę w szkole, nawiązaliśmy ścisły kontakt z Organizacją Partyjną i dowódcami. Nie ma u nas kolegów obarczonych nadmiernie pracą organizacyjną i kolegów, pozbawionych zadań indywidualnych. Rozłożyliśmy pracę równomiernie na wszystkich, a w trosce o jak najlepszy poziom wykształcenia wprowadziliśmy naukę kolektywną.

Czymś nowym w naszej pracy, jest wprowadzenie wymiany doświadczeń między poszczególnymi kołami. Wiecie, poruczniku, jak to się u nas robi? Wysyłamy na zebrania delegatów z każdego koła. Obserwują oni pracę innych kół w naszej szkole, przy czym starsi dzielą się z młodszymi doświadczeniami z własnej pracy. Uzupełnieniem są narady kompanijne, w których bierze udział cały skład osobowy. Na takich to naradach podsumowujemy wyniki dotychczasowej pracy, omawiamy nasze sukcesy i niedociągnięcia.

Zresztą nie tylko poszczególne koła prowadzą pracę kolektywną. Tę samą metodę stosuje przede wszystkim Zarząd Szkolny ZMP, przekazując wszelkie udoskonalenia metod pracy Zarządom Kół kompanijnych.

### ŚWIETLICOWE DYSKUSJE

Tymczasem w świetlicy grupa kursantów i podchorążych omawiała w międzyczasie książkę Werszyhory „Ludzie z czystym sumieniem". Mówił właśnie kursant ppor. Marian Gozdur, stary, doświadczony partyzant. Opowiadał słuchającym własne przeżycia z działań Gwardii Ludowej i Armii Ludowej w okolicach Kraśnika.

Kursant ppor. Gozdur jest synem folwarcznego robotnika. Walkę o lepszy byt dla swojej klasy ma we krwi. Toteż wcześnie zetknął się z ruchem rewolucyjnym i mimo szykan sanacyjnej policji pozostał mu wierny. Okres okupacji — to walka. Codzienna, uparta, konsekwentna walka z okupantem, wbrew przeszkodom zaprzedanych londyńskiej reakcji oddziałów NSZ czy też kierownictwa AK.

Po wyzwoleniu Marian Gozdur, członek Polskiej Partii Robotniczej oddał się całkowicie pracy partyjno-politycznej, choć nie na długo. Wołał go front i niezakończona jeszcze wojna z wrogiem. To też zgłosił się ochotniczo do służby wojskowej i przeszedł szlak bojowy z Samodzielną Brygadą Przeciwpancerną.

W 1946 roku został skierowany do Marynarki Wojennej, do OSMW. Nie łatwo mu było uporać się z nauką. Lecz stary, doświadczony partyzant, frontowy żołnierz, dał sobie radę. Przeszedł cały kurs gimnazjalny. Wiedział, że nie może zawieść i nie zawiódł. Uporał się z nauką i znalazł dość czasu na pracę partyjno-polityczną, prowadząc jedną z najlepszych w szkole organizacji oddziałowych. W ostatnich wyborach powierzono mu stanowisko zastępcy sekretarza podstawowej organizacji w OSMW. Pokładanego w nim zaufania nie zawiedzie na pewno.

### Z ŻYCIA ORGANIZACJI PARTYJNYCH W SZKOLE

Zapytuję ppor. Gozdura o pracę partyjną w szkole.

— Nasze najważniejsze zadanie stoi jasno: walczymy o najwyższy poziom nauki, o jak najlepsze oceny, o wyrównanie poziomu w klasach. Walczymy o jak najbardziej ideowy stosunek do nauki, o jak najlepsze jej warunki. Już dziś prowadzimy pracę samokształceniową na szeroką skalę. Zainteresowaliśmy się też na dobre organizacją młodzieżową i wzięliśmy pod opiekę szkolne ZMP, wprowadzając wymianę doświadczeń na ZMP-owskich zebraniach, podobnie jak i na partyjnych. Starsi, bardziej doświadczeni, dzielą się swymi spostrzeżeniami i wynikami własnej pracy z młodszymi, podciągając ich poziom. Zastosowaliśmy też na szeroką skalę przydział zadań indywidualnych, które często i dokładnie kontrolujemy. Dodam tu jeszcze, że w walce o właściwy poziom nauki nie zapomnieliśmy także o mobilizacji wykładowców, o ich pomocy w czasie nauki własnej, co jest jednym z ważniejszych czynników tej walki.

Walkę o odpowiedni poziom polityczny połączyliśmy z omawianiem zagadnień i wydarzeń z dziedziny międzynarodowej. Pierwsze próby dają doskonałe wyniki. Za miesiąc będą jeszcze lepsze...

### W CISZY I SKUPIENIU

zasiedli podchorążowie do nauki. Ciszę przerywa tylko skrzyp piór i szelest przewracanych kartek. Niekiedy, któryś z podchorążych, bardziej biegły w jakimś przedmiocie, wyjaśnia koledze przyciszonym głosem niejasne zagadnienie.

Podchorąży Wąsowicz siedzi obok pchor. Wierzbickiego. Prymus I technicznej pchor. Dobrowolski, udziela chętnie odpowiedzi na pytania słabszych kolegów.

Na tej jasnej sali, nad książkami i zeszytami, koncentruje się praca ZMP-owców, członków Partii i bezpartyjnych, ich pomoc w nauce i pomoc wykładowców; tu znajduje się kuźnia postępów w nauce, tu toczy się walka o celujące stopnie, o najlepszy poziom nauki.

Panująca tu atmosfera, opieka i pomoc Partii oraz ZMP, kolektywna praca podchorążych i pomoc bardziej zaawansowanych, gwarantują, że walka o wysoki poziom uwieńczona zostanie sukcesem.

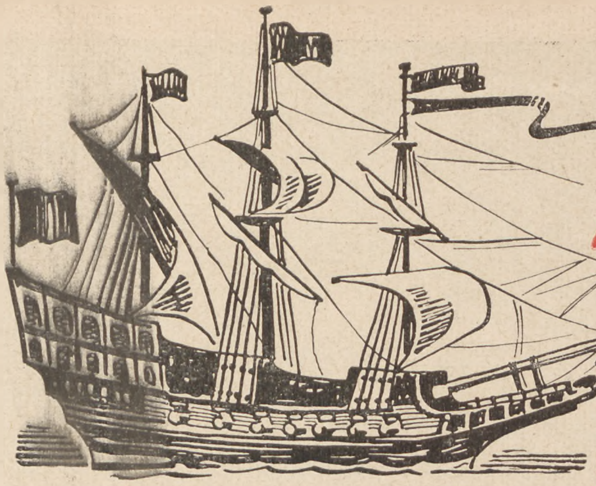
✱

Tak żyją i pracują podchorążowie, tak wyrastają przyszli oficerowie odrodzonej Marynarki Wojennej, kształcący i umacniający swą codzienną pracą, sumienną i staranną, najlepsze wartości oficerów ludowego wojska. W tej szarej, codziennej pracy krzepnie jego siła, krzepnie siła Marynarki Wojennej, umacnia się bezpieczeństwo naszych interesów na morzu, umacnia się Pokój.

**POR. MAR. STANISŁAW WOLIŃSKI**



Sekstant i dokładna mapa nieba, to podstawa utrzymania w nocy kierunku na morzu. Podchorążowie z zainteresowaniem oglądają te podstawowe przybory nawigacyjne.
Wszystkie zdjęcia: WAF — Uklejewski



# CUSTODES MARIS

SŁAWOMIR SIERECKI

*Półmrok sal bibliotecznych rozproszyły ukośne promienie zimowego słońca. W ich świetle pożółkłe pergaminy nabrały nagle świeżości, czarne kreski inkaustu zlały się w całość, tworząc litery, słowa i zdania, a misterne rysuneczki przy inicjałach ukazały wyraźnie dawno wyblakłe barwy. Wystarczy tylko rozumieć nierzadko osobliwy język tych dokumentów, aby potrafiły one opowiedzieć nam niejedną historię sprzed setek lat.*

*Mamy przed sobą na przykład rękopis opatrzony pieczęcią, na której odbito wyraźnie trzy lilie i trzy lwy... Pod tekstem widnieje podpis „Elizabetty R.", dwa zakrętasy i dopisek: „Westminster, 6 grudnia 1566 r." Cóż ciekawego może nam opowiedzieć ten pergamin? Dotyczy on sprawy Roberta Neisera — „obywatela i kupca miasta Hull" — ujętego przez polskich kaprów na Morzu Bałtyckim i — co wynika wyraźnie z listu — posądzonego o korsarstwo... To właśnie w jego sprawie interweniuje osobiście królowa angielska Elżbieta...*

*W fantazji naszej rysują się już sylwety zwinnych pinas i orlogów. Na ich pokładach pełnili służbę pod polską banderą dzielni ludzie, których historia nazwała „strażnikami morza", co kronikarze zanotowali pod łacińskim mianem „custodes maris"...*

*Był to rok 1566...*

**Płynące nad Bałtykiem tumany mgieł zwiała poranna bryza. Morze nie było spokojne. Krótka, znana żeglarzom — „bałtycka fala" pluskała o obmurowanie twierdzy w Wisłoujściu, zwanej „Latarnią".**

**Wczesnym rankiem obok warowni przepłynął z prądem rzeki żaglowiec, noszący na rufowym kasztelu znak kaperski. Strzelnice w burtach i mosiężne lufy hakownic we wcięciach relingu wskazywały, że okręt ten spełniał specjalne zadanie. Był to w rzeczy samej jeden z tych okrętów, które w liczbie około 30 patrolowały w owym czasie Bałtyk, a których flotę powołał ostatni z Jagiellonów Zygmunt August.**

**Możliwe, że okrętem dowodził imć Jan Piech z wioski Czarnicy koło Czerska, którego nazwisko wspomina w swych pracach Stanisław Bodniak. Historyczny kronikarz tego wydarzenia — sam imć burmistrz Klefeld — szczegółu tego nie podał. Wiemy za to dokładnie, że kiedy polski okręt zbliżył się już na tyle do Helu, że z pokładu rozeznać można było dzwonnicę kościoła i szczyty masztów — przycumowanych do palowego piersu żaglowców, spostrzeżono nieznany statek, którego kurs nie prowadził ani do Helu ani do Gdańska.**

**Była to tzw. „karaka", znana w tym czasie obok galeony jako „okręt skarbów" — na takich bowiem żaglowcach wywozili hiszpańscy konkwistadorzy złoto, zrabowane w Meksyku i Peru — jednostka kupiecka o silnym uzbrojeniu i wielkiej powierzchni żagli.**

**— Ahoj! Co za statek? — rzucono z dziobu strażniczego okrętu wezwanie, powtarzając je w kilku językach.**

**Ale hardzi kupcy odpowiedzieli po duńsku podobnym zapytaniem.**

**— Okręt strażniczy w służbie króla polskiego Zygmunta Augusta — odkrzyknięto z kaperskiego żaglowca, już jednak, na rozkaz dowódcy — gotując na wszelki wypadek działa, muszkiety i rynsztunek abordażowy.**

**— Kupiecki statek angielski szlachetnego Tomasza Bowesa... Płyniemy z Królewca pod znakiem miłościwie nam panującej królowej Elżbiety...**

**Jak podają kroniki — wówczas właśnie z pokładu kapra zażądano aby Anglicy — według przyjętego zwyczaju — oddali honor polskiej królewskiej banderze przez opuszczenie żagli. Brytyjscy kupczykowie, licząc snadź na siłę swej artylerii, w odpowiedzi podnieśli hardo banderę o trzech liliach i trzech lwach i... odmówili wykonania rozkazu strażniczego okrętu.**

**Widząc taką zniewagę majestatu Rzeczypospolitej — dowódca polskiego żaglowca wyszarpnął z pochwy szpadę i błyskając w słońcu ostrzem zakomenderował:**

**— Alarm bojowy! Muszkieterowie na bakbort, obsługa do dział — otworzyć ambrazury i mierzyć w takielunek. Dukata temu, kto pierwszy zrąbie maszt!... Pokażmy Angliczanom kto komu honor oddać winien...**

**I jak zeznali naoczni świadkowie — z burt obydwu okrętów zadymiło nagle i trysnął krwawy płomień wystrzałów. Grzmot detonacji spłoszył gromady mew z Wiku, które na szeroko rozpostartych skrzydłach umknęły ku dalekim cyplom Oksywia. Brytyjski okręt zrejterował po pierwszej wymianie strzałów na redę Helu i tam dopadł go kaper. Okręty zderzyły się burtami a na pokład karaki wdarła się lawa śmiałych i zaprawionych w bojach „strażników morza". Wówczas Anglicy rzucili broń, a kapitan ich wystąpił z prośbą „zapomnienia o drobnym incydencie".**

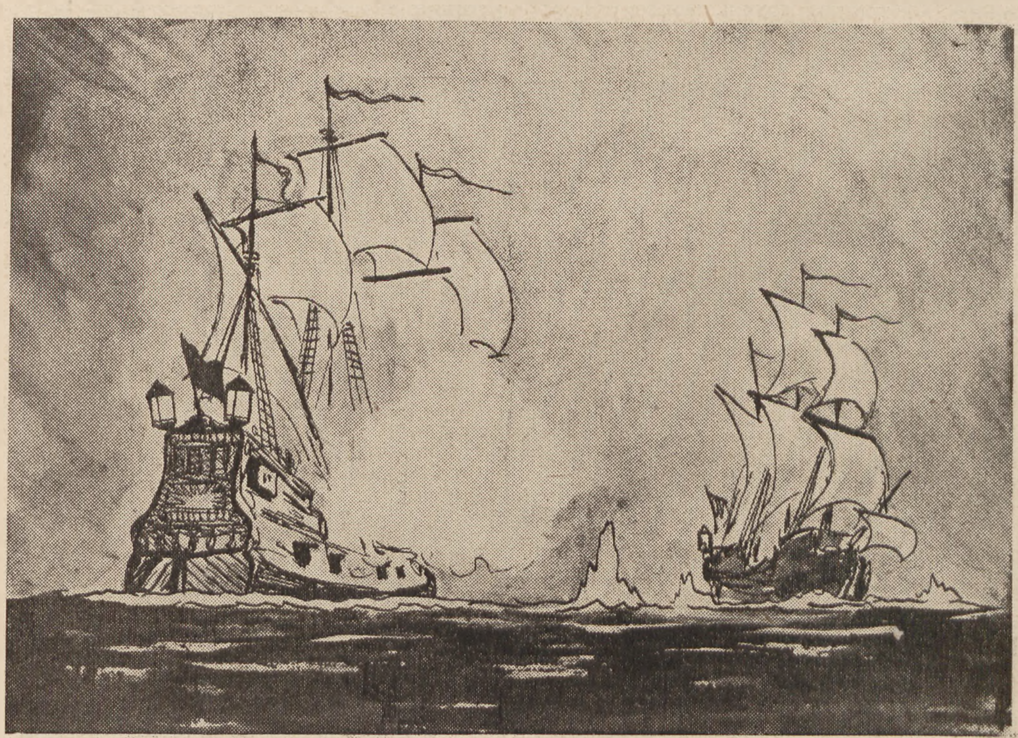
**— O tym zadecydują Komisarze Królewscy w Gdańsku — odpowiedział dowódca kaperskiego okrętu. — Obraziliście naszą banderę i odpowiecie za to przed sądem.**

**O KAPRACH...**

**A Robert Neiser? — spyta ktoś z Czytelników.**

**Bez wątpienia należałoby teraz powiedzieć coś o nim, warto jednak zakończyć wpierw sprawę opowiedzianego powyżej wydarzenia.**

**Ów statek brytyjski, ujęty przez „strażników morza" koło Helu w r. 1566, okazał się jednym z tych, które zaopatrywały wojującą z Polską Szwecję w materiał wojenny. Dlatego też nigdy prawdopodobnie nie ujrzał go Tomasz Bowes, rozpaczający nad swoją stratą, którą oceniał na 2519 funtów szterlingów, sumę na owe czasy bardzo znaczną. Historię tego incydentu podał w skrócie Stanisław Bodniak, opierając się na notatkach burmistrza Klefelda, zawartych w „Acta commissiorialia". Jednak księga tych cennych akt, wywieziona podczas wojny do Niemiec — dotąd nie została odnaleziona.**



Sprawa Roberta Neisera, na którą przypadkiem natknęliśmy się w Archiwum Państwowym w Gdańsku, jak dotąd zamyka się na liście królowej Elżbiety. Możliwe, że wśród wielu rewindykowanych ostatnio dokumentów — znaleźć będzie można jakąś wskazówkę, która pozwoli nam poznać bliżej tło posądzenia tego syna Albionu o korsarstwo i naświetli okoliczności jego pojmania. Możemy tylko przypuszczać, że kulisy tego wydarzenia były analogiczne, jak w opisanym incydencie ze statkiem Tomasza Bowesa.

Na koncie „straży morskiej" spoczywa zresztą w samym roku 1566 aż 98 statków. W liczbie tej figuruje 4—5 statków brytyjskich, a między innymi sławny „Lew Hamburga".

System „strażników morza", zwanych też kaprami lub frajbitrami — stosowano w owym czasie w całej Europie. System ten opierał się na werbowaniu dobrowolnie zgłaszających się kapitanów i armatorów — wraz z ich jednostkami. Statki takie otrzymywały banderę królewską, a ich dowódcy i właściciele — patenty upoważniające do atakowania wszystkich okrętów nieprzyjacielskich i handlujących z nieprzyjacielem. 9/10 zdobyczy kaprzy zabierali sobie, a 1/10 oddawali na rzecz skarbu królewskiego.

Sam charakter takiej marynarki uniemożliwiał jednak normalne skoordynowanie działań i powodował przypadkowość operacji bojowych. Wprawdzie Anglia pokonała „Wielką Armadę" właśnie flotą kaperską, ale złożyły się na to specyficzne warunki bojów, przede wszystkim zaś — rozbicie floty hiszpańskiej przez sztormy, co umożliwiło przeprowadzenie szeregu operacji „partyzanckich". Bardzo prędko system ten zarzucono. O zamianie floty kaperskiej na flotę regularną myślał zresztą również i Zygmunt August, budując na stoczni w Elblągu pierwszy polski wojenny galeon „Smok", jednak system kaperski przetrwał u nas z pewnymi zmianami dłużej i powrócił za Batorego, kończąc swój żywot w „morskich strażnikach" starosty Weyhera...

Chcąc historię polskiej marynarki wojennej zamknąć w konkretnych okresach, to — poprzedzając ją wstępem o działalności słowiańskich ludów na Pomorzu, a zwłaszcza w ujściu Odry — jako pierwszy etap uznać musimy kaperstwo, które w latach 1566—1570 osiągnęło swoją najlepszą fazę rozwojową.



*...O tym zadecydują komisarze królewscy w Gdańsku — odpowiedział dowódca kaperskiego statku...*

### UWADZE HISTORYKÓW

Zdawałoby się, że o kaprach już tyle napisano, iż po wydaniu powojennym książki Stanisława Bodniaka („Polska a Bałtyk za ostatniego Jagiellona") i po zreasumowaniu tego, co o polskiej flocie napisano w ogóle — przez dr. Kazimierza Lepszego („Dzieje Polskiej Floty") — nic już więcej nie potrafimy wygrzebać w lamusach historii i niewiele wzbogacimy naszą historyczną publicystykę morską, zwłaszcza dotyczącą omawianego okresu kaperstwa. Jednak takie przypuszczenia byłyby błędne.

Przekonaliśmy się bowiem, że wciąż jeszcze, przy pilnym badaniu posiadanych źródeł historycznych, pomnożyć możemy znacznie zasób wiedzy o naszych tradycjach morskich. Co zaś do wzbogacenia publicystyki historycznej to niemało dałoby się na ten temat powiedzieć. Wielu z naszych historyków - marynistów hołduje bowiem nader szkodliwemu rzekomemu „obiektywizmowi", sprowadzającemu się do chronologicznego cytowania faktów, bez wnikania w ich przyczynowość i następstwa, lub co gorsze — analizę wypadków na morskim horyzoncie sprowadzając na kosmopolityczne manowce, w tradycjach naszych doszukując się konieczne cieniów Releigha i mitów Trafalgaru. Istota walki klasowej, nurtująca w zatargach „miasta i korony" — jak przyjęto nazywać liczne spory Gdańska z Rzeczpospolitą — pozbawiona była w dociekaniach historycznych naukowego kośćca dialektycznej analizy.

Niektórzy historycy - maryniści dyskutowali często nad przyczynami niepowodzenia tej, lub innej polityki morskiej (jak np. w kierunku na Inflanty) nie widząc ich w jaskrawo rysujących się stosunkach społecznych w samym kraju. W owych czasach plany jakiejś „ekspansji" interesować mogły głównie magnaterię, podczas gdy szlachta śledziła stan majątków magnackich, rozszerzając swe „złotowolnościowe" swobody. Za ostatnich Jagiellonów przypływ do miast został zahamowany, prawa mieszczaństwa ograniczone do minimum a chłop całkowicie pozbawiony jakichkolwiek praw. W końcu XV wieku ludność „Korony i Litwy" obliczano na 3 miliony (!) — przy czym ludność Litwy do Korony miała się jak 2 : 3, a na Litwie 3/4 stanowiła ludność ruska. W takich warunkach odpadają wszelkie rzekome „uzasadnienia" ekspansywnych apetytów magnaterii.

Polska — kraj rozłożony głównie nad dorzeczem Wisły zainteresowany był bez wątpienia ujściem tej rzeki, które stanowiło jednocześnie naturalną bramę dla jego zbytu produkcji, tak samo, jak bramę wyjściową dla Rosji w owym czasie stanowiła Narwa. Taki był słuszny nurt rozwoju myśli morskiej w Polsce, wykazujący awanturnictwo polityki inflanckiej, skierowanej przeciwko Narwie.

Problem marynarki polskiej, nawet w pierwotnej formie ochotniczych „strażników morza" najbliższy jest zagadnieniu obrony własnych granic morskich. Historia daje nam na to dobitne dowody. Na przykład w okresie formowania floty kaperskiej przez Zygmunta Augusta, spotykamy list królewski, datowany z dn. 5. IX 1563, w którym czytamy o tym, że „ks. Brunświcki ciągnie z wojskiem w kierunku Gdańska". Król wzywa przeto do obrony ujścia Wisły (Arch. Państw. w Gdańsku 129/21). W liście z dn. 21. X. 1563 król donosi, że doszły go wieści jakoby Szwedzi mieli zamiar całą potęgą uderzyć na porty i morską obronę Polski — „munitiones nostras maritimas" (Arch. Państw. w Gdańsku 129/29). — Tu mamy realne przesłanki, które powodują istotną konieczność posiadania wówczas marynarki wojennej.

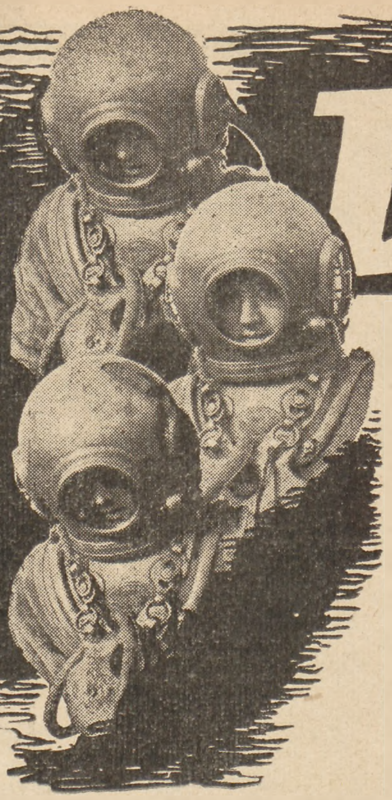
*

Tyle o okresie, kiedy na Bałtyku pływali śmiali żeglarze noszący miano „strażników morza", a zgarbieni nad dziejopisem kronikarze angielscy zapisywali drżącymi rękami — ...„this year 5 british ships were chased and arrested by polish orlogs in the Baltic Sea"... (w tym roku 5 brytyjskich okrętów zostało pojmanych przez polskie orlogi na Morzu Bałtyckim").

SŁAWOMIR SIERECKI

(Rysunki autora).

# Ludzie w skafandrach



**WŁODZIMIERZ SKIBIS**

*Woda morska ma kolor mętnozielony. Kiedy po dnie schodzi się niżej, kolor ten staje się ciemniejszy, przekształcając się na dużych głębokościach w zupełny niemal mrok. W tym jednak miejscu, gdzie miał za chwilę nastąpić wybuch, głębokość sięgała zaledwie 6 metrów. Nurek — Władysław Sołtyśkiewicz — znał dobrze tę drogę. Chodził tędy już kilkakrotnie, kiedy przeprowadzał jeszcze wstępne badania. Dziś miał nastąpić końcowy etap prac, które zmierzały do poszerzenia wejścia północnego do portu gdyńskiego. W tym celu trzeba było wysadzić w powietrze część falochronu zbudowanego wadliwie przed wojną. Sołtyśkiewicz posuwał się wolno wypuszczając co chwilę z hełmu nadmiar pompowanego powietrza, które na kształt pieniącej się strugi srebrzystych baniek ulatywały ku górze, tworząc na powierzchni gotującą się kipiel. W dali zarysowały się mętne zarysy fundamentów falochronu. Jeszcze parę kroków, jeszcze minąć ów, leżący na dnie kamień i wreszcie jest się u celu. Ręce w niezgrabnych gumowych rękawicach zaczynają pracować cokolwiek nerwowo. Miejsce na ładunek wybuchowy przygotowano już zawczasu. Teraz trzeba go umieścić jak najlepiej, przyłożyć kamieniami i przysypać piaskiem, tak aby skutek był jak najlepszy. Wreszcie gotowe! Bęben z linką, umieszczony na statku ekipy nurkowej, zaczyna się powoli obracać i po chwili z wody wyłania się metalowa kula skafandra. Statki szybko się oddalają na bezpieczną odległość. Następuje końcowy moment: bosman — pirotechnik delegowany przez Marynarkę Wojenną nakręca sprężynę mechanizmu i, w miejscu, gdzie jeszcze przed chwilą pracowały ręce Sołtyśkiewicza, wystrzela w górę potężny słup wody niosąc ze sobą strzępy betonu i stalowego uzbrojenia.*

**Tak, mniej więcej, wyglądała jedna z poważniejszych operacji wykonanych dotąd przez Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych. Historię tej operacji opowiedział mi jeden z jej uczestników — Władysław Sołtyśkiewicz. Podczas mej ostatniej wizyty w PRCiP zastałem go w chwili, gdy po wynurzeniu się z dna, gdzie tym razem mozolił się nad układaniem torów pod sleep, zapalał ze smakiem swą długą fajkę.**

**Jego kolega — Tkaczyk Franciszek — brodził jeszcze po dnie morskim wysłuchując telefonicznych wskazówek dawanych mu przez kierownika prac. Na statku obok, równomiernie i spokojnie pracowała pompa dostarczająca świeżego powietrza pracującemu na dnie nurkowi.**

**Sołtyśkiewicz siedział na pokładzie statku odpoczywając po kilkugodzinnej pracy.**

**— Innym razem — opowiadał mi — miałem bardziej nieprzyjemną przygodę. Było to we wraku pancernika „Gneisenau", blokującego wejście do portu gdyńskiego. Zeszedłem wówczas dla dokonania badań. Chodzenie po takim czymś, jak wrak zatopionego statku, czy też okrętu nie należy do łatwych. W labiryncie przeróżnych pomieszczeń łatwo zabłądzić, a wtedy — mapa i kompas nie pomogą. W tym wypadku wprawdzie nie zabłądziłem, ale kabel dostarczający powietrze zaczepił o jakąś wystającą blachę i nagle poczułem, że jestem uwięziony. „Pietra" miałem niezgorszego — to jasne, ale w końcu odnalazłem swój „punkt zaczepienia" no i skończyło się na strachu...**

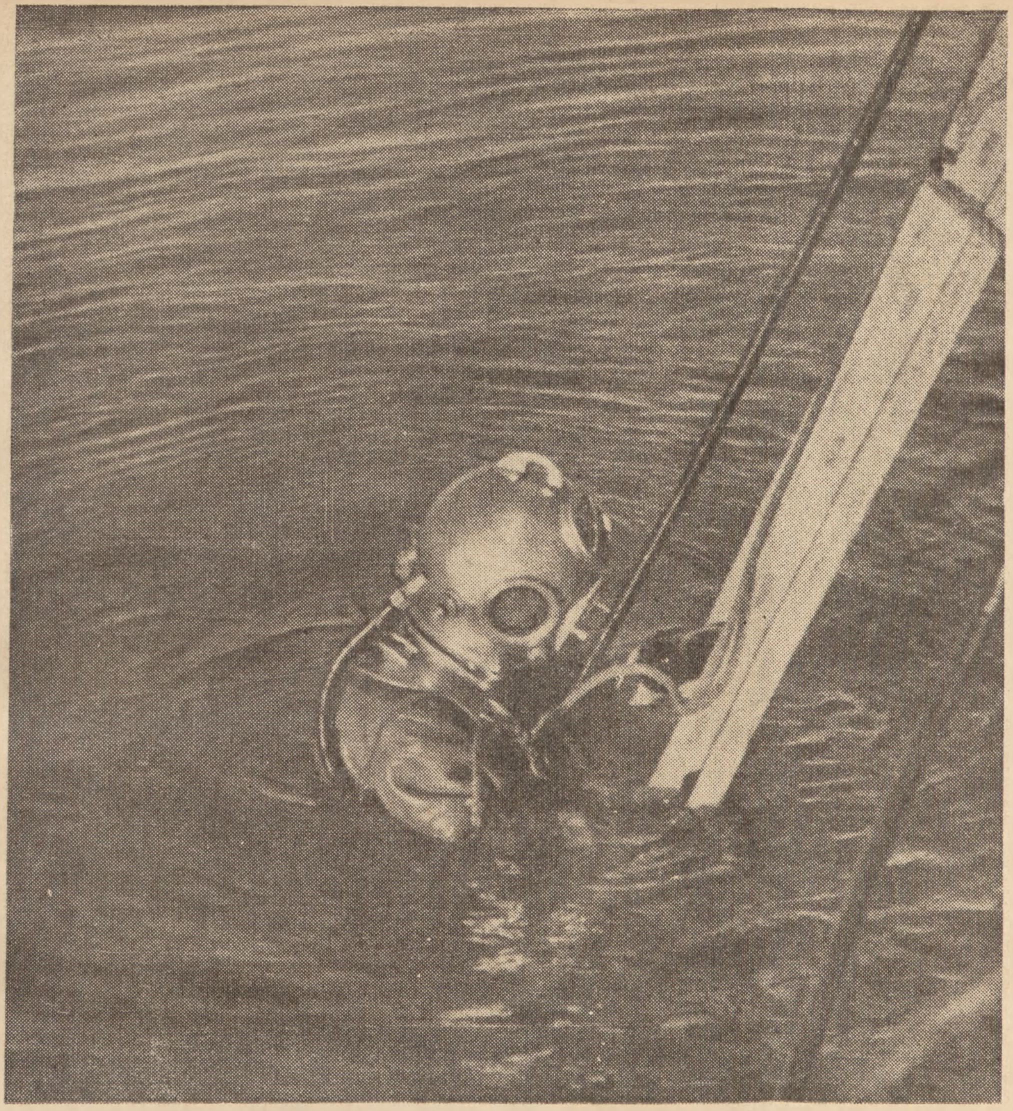
**Praca nurków z pewnością nie należy do bezpiecznych. Patrząc na Sołtyśkiewicza pomyślałem przez chwilę o jego ojcu — murarzu z Kielecczyzny. Nie widziałem go, ale przypuszczam, że niejedna zmarszczka na jego twarzy stała się fizycznym, widomym świadectwem troski o syna.**

**PIĘCIU Z MARYNARKI WOJENNEJ**

**Władek Sołtyśkiewicz, jak mi się wydaje, nie podziela ojcowskiego zdania o zawodzie nurka. Postanowił on zostać nurkiem będąc jeszcze w Szkole Specjalistów Morskich w czasie służby w Marynarce Wojennej, do której po zakończeniu wojny wstąpił jako ochotnik.**



W niewygodnym skafandrze, Sołtyśkiewicz czuje się zupełnie dobrze. Jeszcze tylko przykręcić mocno hełm, i nurek powędruje w podmorskie głębiny.



Szkołę Specjalistów Morskich mają poza sobą również i inni nurkowie: Tkaczyk Franciszek, Lawrów Władysław, Wiśniewski Edmund i Jońca Józef. Wszyscy oni setki godzin spędzili na dnie morza wykonując nieraz odpowiedzialne i skomplikowane prace.

Z uznaniem mówi o nich niedawny kierownik referatu nurków, a obecny kierownik robót podwodnych ob. Pachowski Mieczysław. A słowom Pachowskiego można zaufać. Zna się bowiem doskonale na robocie, gdyż sam rozpoczął w Przedsiębiorstwie pracę jako nurek.

### POCZĄTEK DAŁ „EPRON"

Pachowski, piastując dziś kierownicze stanowisko, codziennie daje liczne dowody, że jego awans społeczny był całkowicie zasłużony. Stary pracownik, aczkolwiek wiekiem jeszcze stosunkowo zupełnie młody, pamięta doskonale pierwsze lata po wojnie, kiedy jeszcze nie mieliśmy własnych kadr nurków i kiedy z przyjacielską, braterską pomocą pośpieszyli nam nurkowie radzieccy z Epronu.*) Oni to rozpoczęli prace przy przebijaniu północnego wejścia w gdyńskim porcie, oni odsunęli wrak „Africany" i „Elandsfontaine'a", oni też podnieśli szereg wraków w naszych portach i na wodach przybrzeżnych, umożliwiając przez to normalną żeglugę.

Pionierskie dzieło rozpoczęte przez radzieckich nurków kontynuowały następnie nasze ekipy, które do chwili obecnej zdołały podnieść ok. 100 najprzeróżniejszych wraków. Wiele wspaniałych osiągnięć należy zawdzięczać współzawodnictwu, dzięki któremu szereg prac zdołano wykonać nieraz przedterminowo. Zresztą jeśli chodzi o nurków, pracowali oni nie tylko na Wybrzeżu. Wiele cennych usług oddali również przy odbudowie mostów i wodnych zapór w głębi kraju. Nic więc dziwnego, że Pachowski, ich bezpośredni przełożony, jest naprawdę zadowolony ze swych pracowników.

Jasne, że nikt nie zamierza osiąść na laurach w mniemaniu, iż „wszystko już zrobił" lub że „zjadł wszystkie rozumy". Nic podobnego! Obok normalnej pracy, co jakiś okres odbywa się szkolenie, w czasie którego młody narybek nabywa podstawowej wiedzy, a „starzy wyjadacze" pogłębiają i rozszerzają zakres swych wiadomości. Na terenie PRCiP znajduje się specjalny basen dla nurków, w którym odbywa się szkolenie w cięciu i spawaniu pod wodą oraz w którym przyszli nurkowie próbują swych zdolności, talentu i fizycznej przydatności do obranego zawodu. Obok basenu zainstalowano komorę dekompresyjną, w której umieszcza się nurka dla zbadania odporności jego organizmu na ciśnienie różnej wysokości.

### MAŁA DYGRESJA

W tytule użyłem słów: „Ludzie w skafandrach". Ten tytuł jest nieścisły, ale to już nie jest moja wina. Bo w rzeczywistości zamierzałem początkowo pisać tylko o nurkach. Po zapoznaniu się jednak z całokształtem prac Przedsiębiorstwa Robót Podwodnych i Czerpalnych doszedłem do przekonania, że pominięcie innych działów pracy tej instytucji byłoby niesprawiedliwością zwłaszcza, że tyle jeszcze ciekawego jest do powiedzenia. Nie wierzycie? No to czytajcie!

### WSZYSTKO POD WODĄ

Uogólniając, można powiedzieć, że PRCiP dokonuje wszelkich prac związanych ściśle z dnem morskim. A więc dla przykładu: wydobywanie z dna wraków, pogłębianie i oczyszczanie farwaterów, układanie kabli, badanie dna itd. itd. Dla wykonania tych wszystkich prac wykwalifikowane kadry pracowników rozporządzają różlicznym sprzętem technicznym, którego podstawą są rozmaitego typu pogłębiarki. Żeby dać wyobrażenie o ich różnorodnych rodzajach wymienię tylko kilka z nich, a więc: pogłębiarki chwytakowe, kubłowe, ssąco-nasiębierne, ssąco-refulujące, ssąco - nasiębierne - refulujące... Dość! Sądzę, że taka porcyjka zupełnie wystarczy jak na artykuł nie mający wcale pretensji do nazwy artykułu technicznego. Każdy z wymienionych typów pogłębiarek stosowany jest do specjalnego rodzaju pracy, a nieraz i do specjalnego rodzaju gruntu na dnie.

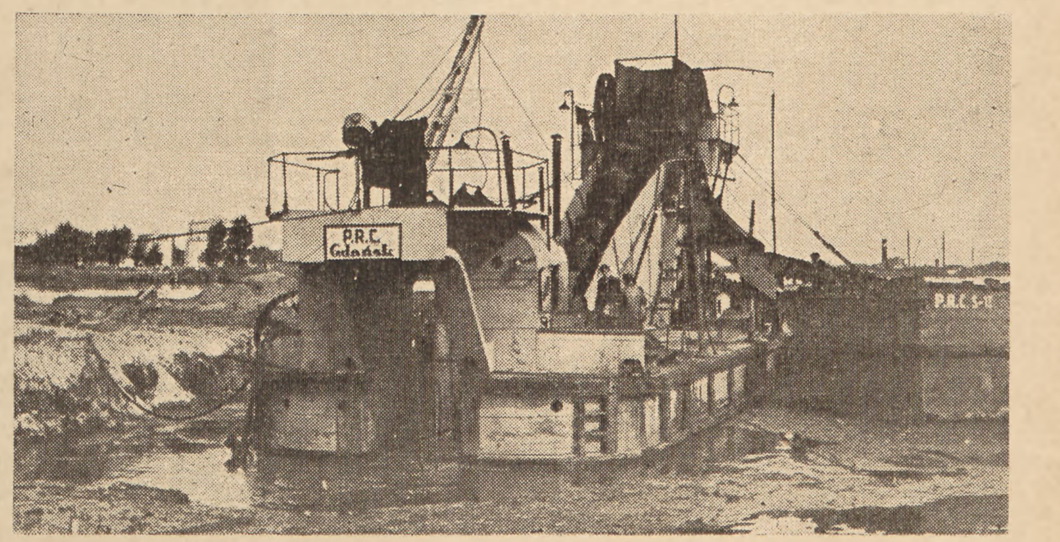
Dobry sprzęt w rękach dobrych pracowników przy dobrze zorganizowanej pracy daje doskonałe wyniki. Dowód? — Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych wykonało Plan Trzyletni na cztery miesiące przed terminem!

### JEDNA RODZINA

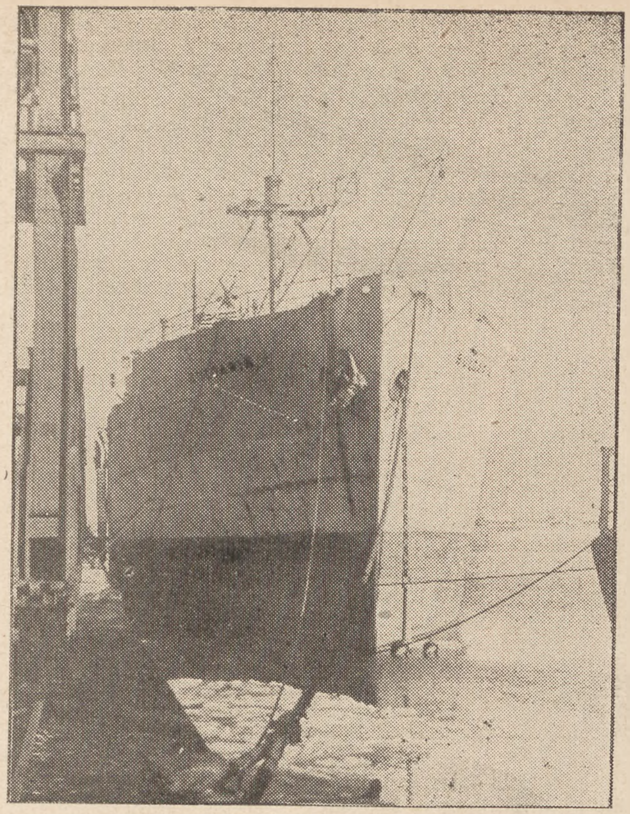
Ekipy pracownicze PRCiP rozrzucone są po całym Wybrzeżu. Wszędzie jest pełno roboty. W Szczecinie odczyszcza się zamulone w latach wojny kanały, w małych portach pogłębia się wejścia, w Gdyni, w Gdańsku i innych portach wydobywa się wraki. A jednak ci wszyscy pracownicy rozrzuceni na odcinku 500 km od Braniewa po Świnoujście stanowią jak gdyby jedną wielką rodzinę. Wszystkich ich jednakowo nurtuje troska o dalsze wyniki pracy, o jej usprawnienie i podniesienie poziomu wydajności. W tej atmosferze rozwija się współzawodnictwo, rodzą się pomysły racjonalizatorskie, które dają milionowe oszczędności.

(dokończenie na str. 15)

*) Skrót: Ekspedycja Podwodnych Robót Osobiennogo Naznaczenia.




Jedna z pogłębiarek kubłowych przy pracy. (Fot. K. Komorowski — F. Staszewski)






# FLOTA BUŁGARII DZIŚ I JUTRO

Z pewnością wszyscy przypominamy sobie z historii, jedno z miast bułgarskich, zwane do niedawna Warną. W przeddzień 70 rocznicy urodzin wielkiego wodza światowego obozu postępu i pokoju, Józefa Stalina, miasto to zostało, na wniosek mieszkańców nazwane imieniem Stalina.

Jakkolwiek powszechnie znana jest u nas nazwa tego bułgarskiego miasta, pod którym zginął Władysław Warneńczyk, to jednak, być może, nie wszyscy wiedzą, że dawna Warna jest największym portem Bułgarii i jednym z największych portów Morza Czarnego, do którego jeszcze za czasów rzymskich zawijały statki.

Młode, ludowe państwo bułgarskie posiada szeroki dostęp do morza. Jego granicę wschodnią stanowią bowiem południowo-zachodnie wybrzeża Morza Czarnego. Na wybrzeżu tym znajdują się dwa duże porty: Stalin (dawniej Warna) i Burgas. Trzecim co do wielkości, jest port rzeczny Płowdiw.

Port Stalin koncentruje gros obrotów morskich Bułgarii. Stąd właśnie wychodzą wszystkie ważniejsze linie żeglugowe, łączące Bułgarię z całym światem. Nowoczesny ten port wyposażony jest w niezbędne urządzenia techniczne, które w ramach bułgarskiego planu sześcioletniego poddane zostaną dalszej modernizacji i mechanizacji. Przez port ten płyną na eksport ładunki pszenicy, tytoniu, ryżu oraz kukurydzy.

Właśnie z ładunkiem kukurydzy przybył przed dwoma laty z Warny do portu gdyńskiego pierwszy statek bułgarski, s/s „Bulgaria" (p. zdjęcie obok). Z kapitanem tego statku, Furoffem przeprowadziliśmy wówczas wywiad, który został następnie opublikowany w jednym z numerów naszego pisma.

Ale wróćmy nad słoneczne, bułgarskie wybrzeże i powędrujmy, a raczej popłyńmy na jednym z bułgarskich statków przybrzeżnych na południe, do drugiego portu Bułgarii — Burgas. Jest to dość rozległy port, ale urządzenia jego są przestarzałe, toteż w planie narodowym wydzielono duże sumy na jego modernizację oraz uprzemysłowienie.

Trzecim co do wielkości portem Bułgarii, jest port rzeczny w Płowdiw. To duże, ponad 100 tysięczne, miasto położone jest w środkowym biegu dużej i bogatej w wody rzeki Marica. Posiada ona dla Bułgarii poważne znaczenie, gdyż jest jedynym dogodnym szlakiem wodnym, łączącym kraj z Morzem Egejskim. Rzeka ta bowiem, stanowiąc w swym dolnym biegu granicę między Grecją a Turcją Europejską, wpada do tego morza, otwierając Bułgarii drogę handlową na Morze Egejskie i Śródziemne. W Płowdiw znajduje się duży port rzeczny i stocznie taboru rzecznego.

Aby wykorzystać duże perspektywy, jakie daje posiadanie dostępu do morza, oraz dogodnych portów morskich i rzecznych, rząd bułgarski zwraca szczególną uwagę na rozwój floty handlowej. W roku 1939 flota ta składała się zaledwie z 14 statków o łącznym tonażu 17,476 t. Ten nikły stan floty był rezultatem antynarodowej, kapitalistycznej gospodarki carskich rządów przedwojennej Bułgarii. Nowa Bułgaria krocząc ku socjalizmowi, prowadzi planową gospodarkę również na odcinku morskim, przyśpieszając rozwój floty i portów. Wszystkie statki bułgarskie stanowią własność państwa i wchodzą w skład przedsiębiorstwa państwowego o nazwie „Bułgarski Morskoj Flot". Jeśli na kominie statku ujrzycie więc trzy litery: BMF — a pod nimi stojącego lwa, tak jak to widzicie na zamieszczonym przy tytule rysunku, to możecie być pewni, że jest to statek bułgarski.

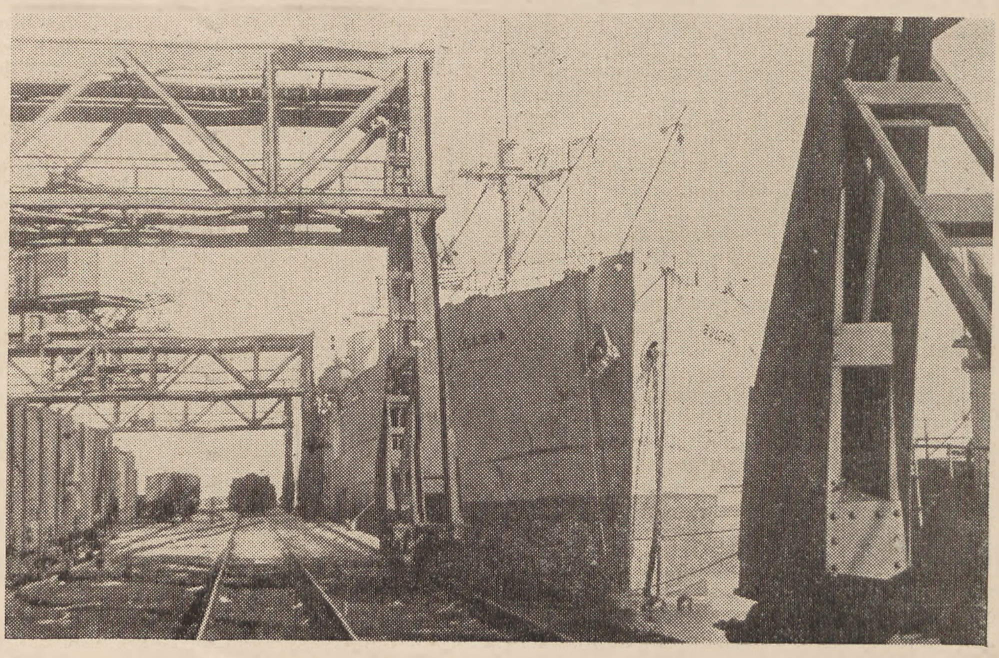
Największym statkiem bułgarskim jest s/s „Bulgaria" o nośności ponad 7 000 DTW. Jego tonaż stanowi więc niemal połowę tonażu przedwojennej floty bułgarskiej. Jest to duży, nowoczesny statek, przystosowany do przewozu towarów masowych, jak pszenica, kukurydza, ryż itd. To ten właśnie statek odwiedzał już kilkakrotnie nasze porty.

Flota bułgarska posiada ponadto szereg wartościowych, choć nieco mniejszych jednostek morskich, które obsługują linie żeglugowe, prowadzące do Europy Północnej, do Afryki i krajów Lewantu. W ramach planu sześcioletniego, planu budowy podstaw socjalizmu, flota bułgarska osiągnie stan niemal równy naszej flocie. Podczas gdy nasza flota będzie miała w roku 1955 tonaż ogólny około 600 000 DWT, flota bułgarska osiągnie prawie 500 000 DWT.

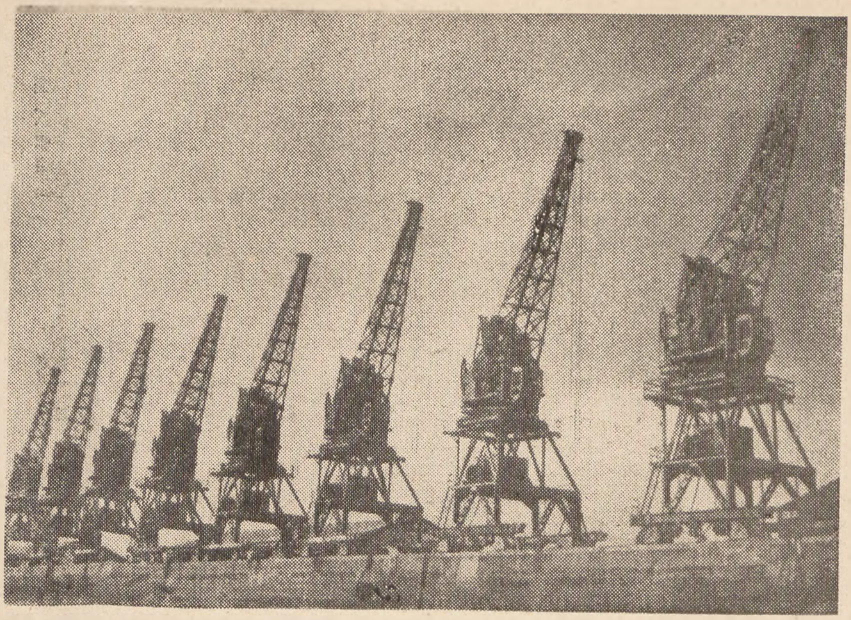
Również flotylle statków rzecznych, bazujące na rzece Marica i na Dunaju, powiększą poważnie stan swego taboru pływającego, wliczając w to holowniki i barki, oraz duże statki rzeczne. Wzrost floty morskiej i flotylli rzecznych, umożliwi obsługiwanie nowych linii żeglugowych i pozwoli na przerzucenie poważnej części obrotów towarowych na tanią drogę wodną.

Planowa gospodarka i współzawodnictwo pracy, obejmujące coraz szersze masy bułgarskich marynarzy, robotników portowych i stoczniowców, gwarantują szybki wzrost bułgarskiej floty handlowej, dalszy rozwój portów morskich i rzecznych, oraz rozkwit wszystkich gałęzi gospodarki morskiej.

**EDWARD BARTCZAK**



PRZYJRZYJ SIĘ CZYTELNIKU ZAMIESZCZONEJ OBOK FOTOGRAFII Z FRANCUSKIEGO PORTU W ST. NAZAIRE. MARTWOTĘ, JAKĄ NA NIEJ WIDAĆ, SPOTKASZ NIE TYLKO W PORTACH FRANCUSKICH, ALE I WE WŁOSZECH, BELGII, HOLANDII, DANII CZY NORWEGII. STRAJKUJĄ TAM ROBOTNICY PORTOWI, KTÓRZY NIE CHCĄ WYŁADOWYWAĆ ZALEWAJĄCYCH EUROPĘ ZACHODNIĄ TRANSPORTÓW AMERYKAŃSKIEJ BRONI I AMUNICJI, NADSYŁANEJ ZZA OCEANU W RAMACH AGRESYWNEGO PAKTU ATLANTYCKIEGO. ZACHODNIO-EUROPEJSCY ROBOTNICY NIE PRAGNĄ WOJNY, ALE TWÓRCZEJ PRACY DLA DOBRA ŚWIATOWEGO POKOJU, TOTEŻ PRZY POMOCY STRAJKÓW WALCZĄ Z AMERYKAŃSKIM IMPERIALIZMEM. MIMO SZYKAN I REPRESJI STOSOWANYCH PRZEZ ICH ZAPRZEDANE RZĄDY WALCZĄ DZIŚ ROBOTNICY PORTOWI KRAJÓW ZACHODNIEJ EUROPY JAK PRAWDZIWI



# ŻOŁNIERZE PIERWSZEJ LINII FRONTU POKOJU

ZBIGNIEW GÓRZYŃSKI

Wzmagająca się i potężniejąca z każdym dniem walka o pokój, walka przeciwko imperialistycznym podżegaczom wojennym i ich niecnym machinacjom, zyskuje coraz więcej zwolenników na całym świecie. Rosną siły obozu pokoju i postępu i coraz aktywniej walczą o pokój masy pracujące całego świata.

W walce przeciwko amerykańskim dostawcom broni dla państw paktu atlantyckiego, na pierwszej linii stanęli robotnicy portowi i marynarze wszystkich państw tego agresywnego bloku. Już na pierwszą wieść o podpisaniu tzw. umów dwustronnych o dostawach broni amerykańskiej państwom Europy Zachodniej, robotnicy portowi i marynarze wszystkich zachodnio-europejskich portów powzięli zgodne rezolucje zapowiadając, że nie będą wyładowywać ani przewozić żadnych materiałów wojennych, wysyłanych do Europy przez amerykańskich imperialistów.

Reakcyjne czynniki rządowe wasalczych państw paktu atlantyckiego łudziły się jednak nadzieją, że przy pomocy gróźb i brutalnych represji zdołają zmusić „buntowników" do posłuszeństwa. Robotnicy portowi i marynarze dowiedli jednak, że powziętą rezolucję wykonają mimo represji ze strony rządów.

Największe nasilenie przybrała walka robotników portowych we Francji, dokąd skierowano największe ilości materiału wojennego i gdzie służalczy rząd Bidault'a posuwa się do najbrutalniejszych metod gwałtu. Francuscy robotnicy portowi wypróbowali jednak już swe siły w walce przeciwko imperialistycznej wojnie w Vietnamie, trwającej nadal z niezmniejszoną siłą. Znana jest już dobrze opinii świata **niesławna „odyseja" statku „Empire Marshal", który przybył do Dunkierki po ładunek dla francuskiego korpusu ekspedycyjnego w Vietnamie** i na skutek zdecydowanej odmowy robotników portowych, po kilku dniach bezowocnego postoju, odpłynął do Havru, gdzie jednak historia się powtórzyła. W tej sytuacji władze francuskie zostały zmuszone do załadowania materiałów wojennych do pociągu, i skierowania go do Marsylii.

Jednak i ten manewr nie udał się, gdyż z pomocą robotnikom portowym przybyli francuscy kolejarze: **oto oblepiony plakatami podającymi rodzaj ładunku, nieszczęsny pociąg, mimo starań władz francuskich, przez kilka tygodni nie mógł dotrzeć do Marsylii.** Ale na tym nie skończyły się kłopoty władz francuskich, gdyż i w Marsylii robotnicy portowi odmówili rozładunku i załadunku na statek. W tej sytuacji władze francuskie zmuszone były odstawić „prześladowany" pociąg na tor boczny, na molo, do którego miał przybić **polujący od wielu tygodni bezskutecznie na ładunek „Empire Marshal".** Władze francuskie obstawiły molo wojskiem, które też ma dokonać załadunku.

**Ale wojsko też nie jest pewne, bo przecież nie tak dawno około 700 żołnierzy korpusu ekspedycyjnego,** którzy mieli załadować się do pociągu idącego w kierunku Marsylii, a tam na statek płynący do Vietnamu, **odmówiło posłuszeństwa i** nie wsiadło do pociągu.

Widząc swą bezsilność władze francuskie usiłowały nawet stosować wręcz **fałszerskie metody.** Oto statek „Calais" miał załadować w Cherburgu samochody, na których umieszczono etykietki informujące, że portem ich przeznaczenia jest Dżibutti. Robotnicy portowi nie dali się jednak zwieść i ładunek przeznaczony w istocie dla wojsk w Vietnamie, nie został załadowany. **Podobna walka rozgorzała we wszystkich portach Francji, jak również w portach Afryki Północnej,** gdzie (zwłaszcza w Algierze i Oranie) porty zostały unieruchomione przez strajki.

Ostatnio walki te przybrały na sile mimo wzrastającego wciąż terroru policji i uzbrojonych bojówek gaullistowskich. Mimo tych szykan naród francuski nadal z niezmniejszoną siłą manifestuje swą wolę pokoju, występując przeciwko imperialistycznej wojnie w Vietnamie.

Podczas gdy reakcyjny rząd francuski Bidault składa w amerykańskiej ambasadzie pokorne prośby o przesłanie sprzętu wojskowego, naród francuski kategorycznie żąda zaprzestania działań wojennych. Siły pokoju rosną dziś z każdym dniem.

Doświadczone w tych walkach masy pracujące Francji, walczące pod przewodnictwem partii komunistycznej z jeszcze większą energią odpowiedziały na wysłanie amerykańskich materiałów wojennych do Francji. Wierni swej rezolucji, robotnicy portowi wszystkich francuskich portów, zdecydowanie odmówili wyładunku tych materiałów. W Calais, Dunkierce, Hawrze, Cherburgu, Breście, Saint Nazaire, Bordeaux i Marsylii bezowocnie czekają na rozładunek statki i okręty z amerykańską bronią. Żadne represje ani groźby nie zdołają zmusić francuskich robotników portowych do rozładowywania tych statków. Ich dzielna i ofiarna postawa znalazła uznanie w całym postępowym świecie miłującym pokój.

Obok robotników francuskich **do walki z dostawami amerykańskiej broni stanęli również robotnicy portowi wszystkich państw paktu atlantyckiego.** Związek zawodowy włoskich robotników portowych wezwał swych członków do odmowy wyładunku broni amerykańskiej a **w portach Genui, Neapolu, Livorno i in.** trwa akcja strajkowa, uniemożliwiająca wyładunek materiałów wojennych, przeznaczonych dla Włoch.

**W Belgii** walka o pokój ogarnęła przede wszystkim Antwerpię. Robotnicy tego portu od wielu tygodni prowadzą ciężką, ale skuteczną walkę, odmawiając wyładunku wielu statków, które zapchały baseny portowe. Liczne organizacje postępowe Belgii i innych państw ślą do robotników w Antwerpii telegramy wyrażające uznanie i całkowite poparcie.

To samo dzieje się **w portach holenderskich,** a zwłaszcza w Rotterdamie i Zaandam, oraz **w portach Norwegii i Danii. Nawet w „neutralnej" Szwecji,** która formalnie nie należy do paktu atlantyckiego, ale korzysta z dostaw amerykańskich, związek zawodowy robotników transportowych w Goeteborgu powziął rezolucję wyrażającą pełne uznanie i poparcie dla robotników portowych państw Europy Zachodniej walczących o pokój i **zapowiedział, że robotnicy w portach szwedzkich również nie będą wyładowywać dostaw amerykańskiego uzbrojenia.**

Walka o pokój, jaka rozgorzała w portach Europy Zachodniej przybiera na sile i staje się coraz bardziej skuteczna. Robotnicy portowi, odmawiający mimo brutalnych represji, wyładunku amerykańskiego uzbrojenia, zdobyli sobie szczególną sympatię, uznanie i poparcie całej postępowej opinii światowej i szerokich mas zwolenników pokoju na całym świecie. Samorzutnie organizowane są wszędzie komitety pomocy robotnikom portowym i marynarzom, zbierające fundusze celem materialnego wsparcia tych ofiarnych bojowników walki o pokój.

Walka robotników portowych i marynarzy, którzy dzięki zdecydowanej, bojowej postawie zdobyli sobie przydomek żołnierzy pierwszej linii frontu pokoju, jest ważnym odcinkiem wielkiej, potężniejącej akcji światowego obozu pokoju, któremu przewodniczy Związek Radziecki, walki która przekreśli ostatecznie plany imperialistycznych podżegaczy wojennych.

ZBIGNIEW GÓRZYŃSKI

# Kartki z pamiętnika

**J. K. JOSELIANI**

**J. K. Joseliani, autor zamieszczonych poniżej pamiętników, był podczas ostatniej wojny jednym z najwybitniejszych dowódców radzieckich okrętów podwodnych. W uznaniu jego wielkich zasług, został mu przyznany zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. W roku 1944 został on wraz z załogą swego okrętu podwodnego, podobnie jak inny Bohater Związku Radzieckiego — Fisanowicz, wydelegowany do Anglii, dla wzięcia udziału w inwazji na wybrzeże francuskie. Przebywając przez dłuższy czas w Anglii i obserwując z bliska „osławioną" Royal Navy, Joseliani poczynił szereg głębokich spostrzeżeń, odsłaniając istotne oblicze stosunków we flocie angielskiej.**

*Holownik dobił do nabrzeża w niewielkiej odległości od dworca, od którego my, radzieccy marynarze, mieliśmy rozpocząć podróż lądową. Czekała nas, krótka na szczęście, jazda pociągiem z Glasgow do miasteczka Rosyth, leżącego na wschodnim wybrzeżu Anglii, nad Morzem Północnym, w zatoce Firth of Forth.*

*Po przybyciu do Rosyth zostaliśmy rozdzieleni na dwie grupy. Jedna z nich zaokrętowała się na, stojący w doku, lotniskowiec „Chaser", a druga załadowała się na parowiec.*

*Po odprawieniu oficerów i marynarzy z mojej załogi na lotniskowiec, pozostałem na lądzie dla wyjaśnienia „tajemniczego" zaginięcia walizki komandora Fisanowicza, wypełnionej książkami.*

*— Gdzie podziała się moja walizka? — dopytywał się konduktora Fisanowicz. — Przecież widziałem sam, że została załadowana do wagonu.*

*Konduktor starał się uspokoić go, wyjaśniając, że zaginięcia tego nie uważa on za nic nadzwyczajnego, że walizka zostanie zwrócona i że najprawdopodobniej znajduje się ona w „odpowiednim" urzędzie na rewizji.*

*Konduktor miał rację. Po trzech dniach „zaginiona" walizka została zwrócona, właścicielowi. Oczywiście, w międzyczasie była gruntownie przetrząśnięta przez „odpowiedni" urząd.*

*Załoga naszej „Malutkiej"*) przystąpiła do przyjmowania okrętu podwodnego.*

*Stan tego okrętu, znajdującego się jeszcze w służbie liniowej, wywarł na nas bardzo ujemne wrażenie. Nikt z nas nie wyobrażał sobie, że na okręcie wojennym, a zwłaszcza podwodnym, może znaleźć się aż tyle brudu.*

*Zażądaliśmy, by przekazywany nam okręt został doprowadzony do normalnego stanu. W odpowiedzi, dowódca flotylli angielskiej oznajmił, że nie rozumie o co nam chodzi, gdyż okręt znajduje się w normalnym stanie.*

*Do pracy nad uporządkowaniem przejmowanych okrętów wzięli się więc nasi marynarze. Z jednego tylko okrętu podwodnego, którego zostałem dowódcą, wyniesiono w ciągu pierwszych dni kilkadziesiąt wiader śmieci. Dopiero po dziesięciu dniach pracy, okręt podwodny nabrał stosunkowo porządnego wyglądu.*

*Jeszcze przed podniesieniem radzieckiej bandery, dowództwo nasze postanowiło wprowadzić własną wachtę, która by pełniła służbę, równolegle do wachty angielskiej.*

*Na moim okręcie, jako pierwszy, objął służbę bosman Kostienko, krzepki wąsacz, surowy i wymagający marynarz. Pod jego komendą pozostawało kilku marynarzy. Okręt stał pod banderą angielską, toteż nasi marynarze objęli wachtę jedynie dla praktyki.*

*Pewnego dnia zostaliśmy zaproszeni do angielskiego klubu oficerskiego, położonego między Dok-Yard, gdzie stały nasze okręty, a miasteczkiem Rosyth. Na drodze spotkaliśmy marynarza Fomagina i dwu marynarzy z innych okrętów.*

*Opowiedzieli nam oni o swych wrażeniach i o tym wszystkim z czym zetknęli się w Anglii.*

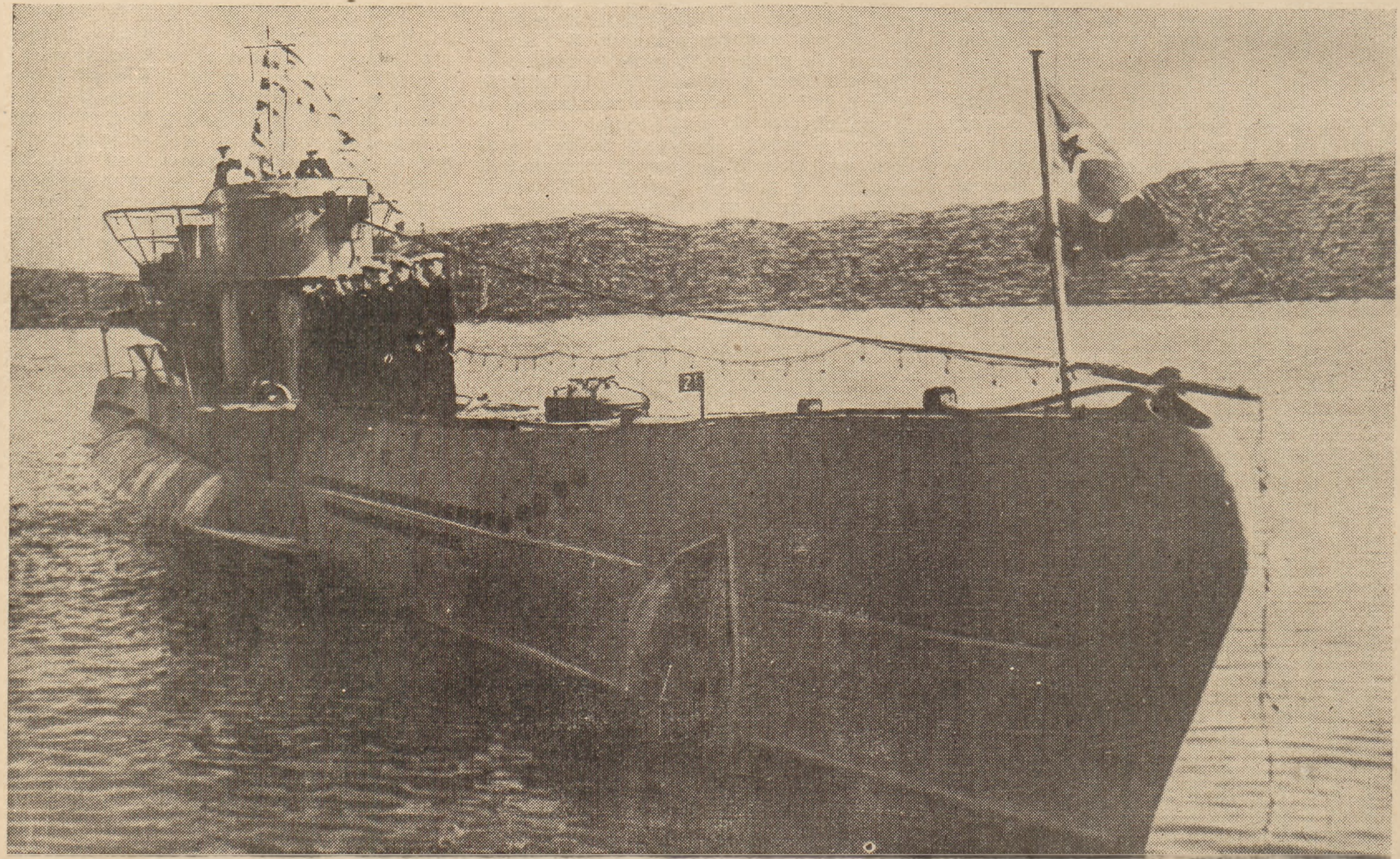
*— Jest tu wiele ogrodów i parków — mówił Fomagin — ale trudno się do nich dostać, gdyż są one własnością prywatnych osób. Gospodarz wpuszcza więc tylko kogo chce.*

*Klub oficerski mieścił się w koszarach, zbudowanych z karbowanej blachy i wywarł na nas przygniatające wrażenie. Oficerowie angielscy i ich damy siedzieli, trzymając szklanki wypełnione napojami zbyt mocnymi nawet dla „wilków morskich". Wydawało się, że coctaile stanowiły całą treść pracy klubowej, jeśli w ogóle można tu mówić o pracy, które to pojęcie jest zupełnie obce dla angielskich klubów oficerskich.*

*Grubiańskie obyczaje panujące w klubie, były widocznie zwykłą rzeczą dla wielu podobnych, angielskich instytucji. Siedząc za stołem, oficerowie angielscy wyciągali nogi na obrus przy czym nie spotykało się to z*

*) Malutka — jeden z typów radzieckich okrętów podwodnych.

**Jeden z radzieckich okrętów podwodnych w drodze na ćwiczenia. (Fot. SIB).**



*jakimkolwiek protestem ze strony całego towarzystwa.*

*Rozmów na tematy polityczne, do których tak przywykliśmy w naszych klubach i mesach, nie prowadzi się tu nigdy. Polityczna tępota oficerów angielskich jest wprost zadziwiająca. Wielu oficerów angielskich z którymi rozmawiałem, na przykład w ogóle nie wiedziało, że istnieje Gruzja.*

*

*Któregoś dnia zostaliśmy zaproszeni przez drugiego lorda Szkocji, Algina. Posiadłość jego leżała w okolicy Rosyth. Po wyjściu z miasta, znaleźliśmy się w lesie, przepełnionym królikami, wiewiórkami i wszelkiego rodzaju zwierzyną.*

*Ten oglądany przez nas las, będący właśnie parkiem lorda Algina, oraz wielki, wspaniały dwór, przypominający pałac, którego jedynymi mieszkańcami, poza liczną służbą, była młoda żona lorda i dwoje dzieci, wszystko to stanowiło rażący kontrast z ruderami, które spotykaliśmy na każdym kroku w Rosyth, a zwłaszcza w Glasgow, które jest przemysłowym ośrodkiem Szkocji.*

*Stare, zakopcone domy, ciągnęły się wzdłuż wąskich i straszliwie brudnych ulic. Rozlegało się nieustanne dudnienie kół pociągów. Przez całe miasto przebiegały tory kolejowe.*

*Na wszystkim leżało piętno ostatecznej nędzy. Pamiętam, jak pewnego razu dostaliśmy się przez zrobione z nieheblowanych desek drzwi do ciemnej jaskini Na gołej ziemi, o powierzchni około czterech metrów kwadratowych, „mieszkała" (jeśli można tu użyć tego słowa) rodzina robotnicza, składająca się z czterech osób.*

*Najbardziej ponury obraz nędzy widzieliśmy jednak na ulicy Nickelson. Z niewymownym przygnębieniem wstępowaliśmy do zamieszkałych przez robotników nor na tej prawdziwej „ulicy niedoli".*

*Na podwórkach, przypominających raczej dno zabagnionej studni, bawiły się wynędzniałe dzieci. Zapach pleśni był tak silny, że nie można było sobie wyobrazić, jak ludzie mogą żyć w takich warunkach.*

*

*Na uroczystość podniesienia bandery radzieckiej na przekazywanych nam okrętach przybył z Londynu nasz poseł i szef radzieckiej misji wojskowej w Anglii. Wraz z nimi zjawili się także admirałowie angielscy.*

*Zamiast orkiestry dętej wystąpił jazz, gdyż jak nas zapewniano wszelkie starania o orkiestrę dętą nie dały żadnych rezultatów.*

*Po zakończeniu oficjalnych ceremonii, i po przyjęciu jednostek, okręty podwodne odcumowały i skierowały się do Dok-Yard, który znajdował się w odległości kilku mil.*

*Jako pierwszy przycumował do nabrzeża okręt Fisanowicza, jako drugi mój. Zszedłem z pomostu na pokład i spotkałem bosmana Swiridowa — komsorga i redaktora gazetki okrętowej. Swiridow stał i z widoczną radością spoglądał na powiewającą na rufie naszą banderę. Spostrzegłszy mnie, nie czekając na pytanie, rzekł z uśmiechem:*

*— Nasza! Jakże cieplej jest pod nią, pod radziecką banderą, towarzyszu komandorze... Prawie nie odczuwa się teraz tych mgieł angielskich i wilgoci...*

*Po zmianie wachty udałem się na krótko na ląd, a następnie postanowiłem wrócić, by jeszcze raz sprawdzić czy wszystko jest w porządku na tym niedostatecznie jeszcze poznanym okręcie.*

*Podoficerem wachtowym był tu starszy bosman Terlecki. Spostrzegłszy mnie, przystąpił natychmiast do składania szczegółowego raportu. Biedaczysko sam zatęsknił za okrętowym porządkiem po wielomiesięcznym obijaniu się na lądzie.*

*Na pokładzie górnym wszystko było w nienagannym porządku. Ale w centrali okazało się nieco inaczej. Spod rozebranego kompasu wygramolił się umazany oliwą jakiś człowiek. Pod grubą warstwą smarów i brudu z trudem poznałem w nim eleganckiego zazwyczaj marynarza Połzuchina. Capstrzyk ogłoszony był już dawno i załoga okrętu podwodnego powinna była spać, znalazłem więc dostateczny powód do skarcenia wachtowego i starszego bosmana, który oprowadzał mnie po okręcie.*

*— Nieporządki! — powiedziałem ostro.*

*— Tak jest. Nieporządki!... — wstydliwie potwierdził Terlecki.*

*— Co tu robicie tak późno? — spytałem marynarza udając, że nawet nie domyślam się co robił Połzuchin przy rozmontowanym kompasie.*

*— Chciałem sprawdzić kontakty... — usprawiedliwiał się marynarz.*

*Trzymając ręce na szwach zatłuszczonego kombinezona, zaczął mi obszernie objaśniać, że chciał jedynie zobaczyć czy kompas jest w porządku i że zaraz wszystko będzie doprowadzone do należytego stanu.*

*Na zmontowanie kompasu trzeba było kilka dobrych godzin. Gdybym się więc nie zjawił na okręcie, Połzuchin z pewnością do rana składałby kompas.*

*Rozkazałem marynarzowi natychmiast udać się spać i poszedłem na kontrolę dalszych pomieszczeń. Stwierdziłem, że nie tylko Połzuchin „sprawdza kontakty".*

*W pomieszczeniu dieslowym pracowała cała grupa. Wchodząc tam zetknąłem się niemal twarzą w twarz z Karkockim. Twarz jego była tak samo umazana jak i innych marynarzy, pracujących przy Dieslu.*

*— Zawiniłem, towarzyszu komandorze — rzekł wreszcie z wyraźnym zakłopotaniem — marynarze chcieli sprawdzić, czy wszystko w porządku, no i...*

*Wszystko było jasne. Marynarze nasi, widząc jak powoli pracują Anglicy, usiłowali wykorzystać każdą wolną minutę, aby jak najszybciej zaprowadzić ład na okręcie.*

*— Przecież oni — Anglicy, o godzinie szesnastej kończą pracę i wychodzą — wtrącił się milczący zazwyczaj marynarz, o którym mówiono na okręcie, że słowa z niego niesposób wydusić — a maszyny wymagają troskliwej opieki, z nimi trzeba obchodzić się tak jak z żywymi...*

*— Powiedzcie sami, towarzyszu komandorze — nieco pewniej już przemówił Karkocki — czyż można pozwolić, by pomieszczenie dieslowe zostało w takim stanie?*

*Ręką wskazał na wiadra wypełnione brudem, wydobytym z maszyn.*

*Marynarze angielscy nie mogli w żaden sposób zrozumieć, dlaczego u nas nawet zwykli marynarze brali głęboko do serca wszystko, co związane było z okrętem.*

*Na angielskich okrętach przestrzegano przede wszystkim dyscypliny zewnętrznej. Przy spotkaniu z oficerem marynarz angielski szybko zrywał z głowy ozdobioną pomponem czapkę i jak skamieniały stawał na baczność.*

*Gorliwość, z jaką nasi marynarze, nie mówiąc już o podoficerach, odnosili się do swych obowiązków, zrodziła wśród angielskich oficerów plotkę, jakoby do Szkocji zamiast radzieckich marynarzy, przybyli przemundurowani oficerowie.*

*Anglicy podziwiali też inteligencję naszych marynarzy. Zdumiewali się na przykład tym, że na moim okręcie podwodnym większość załogi posiada ukończone średnie wykształcenie. W Anglii bowiem, do dziś jeszcze, wykształcenie średnie jest dostępne jedynie dla warstw bogatej burżuazji.*

*Po bezczynności w Rosyth przeniesiono nas wreszcie do Dundee, gdzie znajdowała się baza Siódmej Międzynarodowej Flotylli Okrętów Podwodnych. Stare przysłowie mówi, że nie należy wnosić własnej reguły do obcego klasztoru. Toteż chcąc niechcąc zastosowaliśmy się do zwyczajów angielskich gdy nas, oficerów zakwaterowano w hotelu, podoficerów naszych z podoficerami innych marynarek, a szeregowych ulokowano w odległych o kilometr od hotelu koszarach.*

*Uporawszy się szybko z zakwaterowaniem załogi, rozpoczęliśmy pierwsze ćwiczenia bojowe na morzu.*

**J. K. JOSELIANI**

(dokończenie w n-rze nast.)

# LUDZIE W SKAFANDRACH

(dokończenie ze str. 11)

**POGŁĘBIARKA I OBRABIARKA**

**Sprzętami, które w pierwszym rzędzie doczekały się pomysłów racjonalizatorskich były pogłębiarka i obrabiarka.**

**Bagermistrz Palczyński Mieczysław oddawna już zamierzał usprawnić pracę swej pogłębiarki „Małż", słusznie uważając, że na skutek skomplikowanych manewrów traci się bezproduktywnie zbyt wiele czasu. Po dokonaniu kilku prób okazało się, że czas manewrowania pogłębiarką można z powodzeniem skrócić. Owo „skrócenie" daje obecnie w efekcie 4 miliony złotych oszczędności w stosunku rocznym.**

**Inny racjonalizator, elektryk Noskowski Tadeusz, przez zastosowanie na niektórych obrabiarkach specjalnego sposobu podłączeń, zaoszczędził państwu 1 milion 300 tysięcy złotych.**

**I CO JESZCZE?**

**I jak myślicie — co jeszcze wpływa na wzrost wydajności pracy. Współzawodnictwo? — Oczywiście. Bardzo poważny procent pracowników Przedsiębiorstwa bierze udział we współzawodnictwie, które rozwija się coraz lepiej. Sześciu przodowników, w tym dwu członków ZMP: Pójdak Wacław i Tomalak Leon są dziś wzorem dla innych robotników.**

**Ta pewność, którą pozwoliłem sobie przed chwilą wyrazić, opiera się na realnych i widomych podstawach. Oto właśnie, w chwili, gdy siedziałem w lokalu Rady Zakładowej przyniesiono nam tekst uchwalonej jednogłośnie rezolucji, w której załoga robotnicza odpowiadając na apel górnika Markiewki postanowiła przedterminowo wykonać plan przewidziany na 1950 r.**

**A PO PRACY?**

**Jakkolwiek praca jest główną treścią życia Przedsiębiorstwa Robót Podwodnych i Czerpalnych, nie oznacza to jeszcze, że to co dotąd napisaliśmy, to już jest wszystko, co można by powiedzieć o Przedsiębiorstwie.**

**Życie wre tu nie tylko przy warsztatach codziennej pracy. Dużym powodzeniem cieszy się świetlica i biblioteka, licząca 2 000 tomów. Również i Towarzystwo Przyjaźni Polsko - Radzieckiej, do którego należy 100% pracowników, rozwija ożywioną działalność. Na jednym z zebrań powstał projekt, aby Przedsiębiorstwo nawiązało kontakt z radziecką instytucją o podobnym charakterze. To zbliżenie pozwoli na poznanie radzieckich metod pracy i stosowanie ich w PRCiP. Wzbogaceni o nowe doświadczenia robotnicy podniosą jeszcze bardziej swoją wydajność.**

**Na uwagę zasługuje również fakt, że załoga robotnicza Przedsiębiorstwa postanowiła nadto otoczyć opieką jedną ze spółdzielni produkcyjnych, udzielając jej wszelkiej możliwej pomocy. W PRCiP powstał także klub racjonalizatorów, a miejscowe koło ZMP szczególną opieką otoczyło współzawodnictwo. Nie mogę również pominąć tego, iż przy Przedsiębiorstwie istnieje Koło Sportowe, którego poszczególne sekcje jak: piłki nożnej, boksu, koszykówki i lekkoatletyczna prowadzą ożywioną działalność.**

**Tak by mniej więcej wyglądało życie w PRCiP ujęte w ramy krótkiego artykułu.**

**Pewnie, że jest to drobny zaledwie wycinek z życia Przedsiębiorstwa, ale z drugiej strony mam wrażenie, że i ten skromnie odmalowany obraz może dać pewne wyobrażenie o życiu już nie tylko samych „ludzi w skafandrach" ale — rozszerzmy: „ludzi podmorskich głębin".**

**A to właśnie było celem niniejszego artykułu.**

**WŁODZIMIERZ SKIBIŃ**




# IWAN KRUZENSZTERN
## WIELKI ŻEGLARZ I ODKRYWCA

## II

Lisiański, który pozostał na Hawajach poszedł w międzyczasie do Caracacoa, gdzie udało mu się zaopatrzyć w potrzebną żywność. Któregoś dnia podczas postoju w tej miejscowości, na pokład „Newy" przybył angielski zarządca wyspy, Young proponując zwiedzenie miejscowości Tawapoa, w której zginął James Cook, odkrywca Sandwiczów. Załoga chętnie udała się na ląd, gdzie przy okazji zaznajomiono się z warunkami życia i zwyczajami mieszkańców wyspy.

Od chwili odkrycia tego lądu utarł się zwyczaj, że każdy kapitan statku przybywający tu po raz drugi przywoził królowi jakiś podarunek. Któryś z podróżników podarował parę sztuk rogacizny i koni. Krajowcy jednak, nie umiejąc hodować bydła, puścili je wolno. Z biegiem czasu zdziczało ono i rozmnożyło się do tego stopnia, że pewnego razu stada rozjuszonych byków omalże nie stratowały ludzkich osiedli, gdyby nie pomoc królewskiego wojska, które z trudem dało sobie radę z groźnym niebezpieczeństwem.

Zwiedziwszy wyspę, Lisiański 20 lipca wyruszył w kierunku Wysp Aleuckich.

### W JAPONII

Kruzensztern, który bawił w międzyczasie w Pietropawłowsku zmuszony był tu pozostać około 6 tygodni, aby okres ten wykorzystać dla naprawy „Nadieżdy". 30 sierpnia opuścił on Kamczatkę odwożąc rosyjskiego posła do Japonii, z którą już od wielu lat usiłowano nawiązać normalne stosunki dyplomatyczne.

Japonia jeszcze do XIII wieku była krajem zupełnie nieznanym w Europie. Dopiero Marco Polo dowiedział się od Chińczyków o istnieniu bogatego cesarstwa „Cipango". W 1542 roku jeden z portugalskich statków został napadnięty przez chińskich piratów w pobliżu Macao. Trzej marynarze uciekając z niewoli na chińskiej dżonce, po długim błąkaniu się natrafili na brzegi jednej z wysp japońskich. Po powrocie do Europy Portugalczycy rozgłosili wieść o niezwykłych bogactwach dalekiego kraju.

Japończycy nigdy nie darzyli zaufaniem osoby innej narodowości i jeszcze w okresie podróży Kruzenszterna, jedynym portem otwartym dla Europejczyków było Nagasaki. Rosja wielokrotnie usiłowała nawiązać z Japonią stosunki dyplomatyczne i handlowe jednak wszelkie dotychczasowe próby nie dały rezultatów. Obraźliwa wprost nieufność Japończyków do cudzoziemców była doskonale znana Kruzenszternowi, ale mimo to miał on nadzieję, że przybywając tu w misji dyplomatycznej spotka się z większą dozą życzliwości.

Niestety, marynarzom rosyjskim nie okazano więcej ufności. W ciągu sześciu miesięcy trzymano ich jak jeńców w niewoli. Japończycy odebrali od przybyłych wszelką broń nie wyłączając myśliwskiej. Marynarzom nie tylko nie zezwolono na zejście na ląd, ale zakazano im nawet pływać na łodziach dookoła okrętu. W rezultacie sześciotygodniowych rozmów Japończycy zgodzili się wreszcie na wyznaczenie dla załogi niewielkiej przestrzeni na lądzie dla spacerów. Teren ten był ogrodzony wysokim płotem, wokół którego krążyły gęste straże. Goły, kamienny skrawek brzegu nie stanowił zbyt ponętnej promenady.

Marynarze rosyjscy pogrążeni w bezczynności próbowali zawrzeć znajomość z marynarzami innych narodowości, znajdującymi się w podobnej sytuacji. Usiłowania te spełzły jednak na niczym.

W czasie postoju „Nadieżdy" w porcie Nagasaki poseł rosyjski Rezanow prowadził z władzami japońskimi rozmowy, które miały doprowadzić do nawiązania normalnych stosunków dyplomatycznych między obu krajami. Przeciągające się pertraktacje i tym razem nie zostały uwieńczone pomyślnym rezultatem. Japończycy powołując się na swe stare obyczaje oświadczyli w końcu, że nie chcą nawiązywania stosunków dyplomatycznych z jakimkolwiek krajem i pragną pozostać zamkniętym w sobie państwem, dokładnie izolowanym od reszty świata.

### ZNÓW W PIETROPAWŁOWSKU

Po siedmiomiesięcznym przebywaniu w niegościnnym Nagasaki, 18 kwietnia 1805 roku „Nadieżda" podniosła kotwicę i w otoczeniu nieodstępnych dżonek wyszła z portu, kierując się w drogę powrotną do Kamczatki. Zamiar Kruzensztерna przejścia pomiędzy wyspami japońskimi a kontynentem Azji nie podobał się władzom japońskim. Wysłannicy japońskiego gubernatora wszelkimi siłami próbowali odwieść Kruzensztерna od jego zamiaru. Upewniali oni o tym, że przesmyk Sangasaki, usiany podwodnymi skałami stanowi groźne niebezpieczeństwo tym bardziej, że słynie on jednocześnie z niezmiernie silnych prądów. Wbrew tym ostrzeżeniom i namowom, Kruzensztern poszedł wybranym przez siebie szlakiem, w tych czasach niemal jeszcze zupełnie nieznanym. Po wyjściu z Nagasaki „Nadieżda" skierowała się ku Cieśninie Koreańskiej badając w drodze temperaturę wody, głębokości, rodzaj gruntu na dnie oraz odchylenia igły magnesowej. Podróżnicy zbadali wybrzeża wyspy Nippon, nazywając jeden z jego przylądków Przylądkiem Rosjan. Inny cypel na wybrzeżu wyspy Jesso (Hohaido) nazwany został „Cyplem Nadieżdy".

Zbadano również południowe i część wschodnich wybrzeży Sachalinu, oraz określono położenie szeregu wysp, leżących w pobliżu Kiu-Sziu i Nippon. Przechodząc w pobliżu łańcucha Wysp Kurylskich, Kruzensztern odkrył grupę wysepek, które nazwał „Skalnymi Pułapkami". W tym miejscu bowiem „Nadieżda" omalże nie zatonęła napotykając na silny prąd, który mógł z łatwością znieść okręt i rzucić go na podwodne skały.

Po uciążliwym, pełnym trudów rejsie, 5 czerwca „Nadieżda" zakotwiczyła w spokojnej przystani Pietropawłowska.

### SPOTKANIE Z PIRATAMI

Przygotowania do drogi powrotnej do Kronsztadtu zajęły około miesiąca czasu. Po tym okresie Kruzensztern wyszedł na morze, płynąc w stronę Chin.

Przed wejściem do Macao marynarze zauważyli flotyllę złożoną z około 300 dżonek, stojących na kotwicy. Przypuszczając, iż jest to flotylla rybacka podróżnicy bez żadnych obaw przepłynęli obok. Dopiero w Macao dowiedziano się, że spotkana flotylla należała do chińskich piratów, którzy w owym czasie napadali na statki wzdłuż całego wybrzeża Chin. W pobliżu Macao przebywali oni około dwóch tygodni i w tym okresie zdołali zawładnąć jednym amerykańskim i dwoma portugalskimi statkami. Między Macao i Kantonem angielskie statki odważały się płynąć jedynie pod eskortą.

### WYSPA LISIAŃSKIEGO

Po opuszczeniu Sandwiczy „Newa" skierowała się w stronę północnej części Oceanu Wielkiego ku wyspie Kadiak w pobliżu Alaski. Lisiański przeprowadził tu badania astronomiczne i geograficzne po-

znając bliżej warunki życia krajowców. Po dokonaniu wszelkich niezbędnych prac nad opisem wyspy „Newa" opuściła wybrzeża rosyjskiej Ameryki, idąc w następny etap podróży, którego najbliższym celem miał być Kanton.

15 października „Newę" otoczyła chmara tropikalnego ptactwa. Przypuszczając, iż gdzieś w pobliżu musi się znajdować ląd, Lisiański zarządził ścisłą i uważną obserwację horyzontu. Około godziny dziesiątej wieczorem okręt niespodziewanie drgnął i „Newa" osiadła na mieliźnie. Cała załoga za wyjątkiem wachtowych pogrążona już była we śnie. Zarządzony natychmiast alarm postawił wszystkich na nogi. Po zmierzeniu głębokości dookoła okrętu okazało się, iż „Newa" znalazła się w samym środku koralowej mielizny. Wobec niezmiernie poważnej sytuacji postanowiono wyrzucić za burtę wszystko, co tylko było możliwe, aby korzystając z pomyślnego wiatru wyjść na głębsze wody. Załoga w pełnym składzie pracowała przez całą noc. Rankiem zauważono zarysy nieznanego lądu.

Po kilku dniach pracy Lisiański wraz z kilku oficerami i marynarzami wybrali się na zwiedzenie wyspy. Upał tego dnia panował niesamowity. Wylądowano w cichej zatoczce w pobliżu której krążyły stada ptaków. Ich zachowanie się świadczyło o tym, że goście nie sprawiają na nich żadnego wrażenia. Korzystając z tak spokojnego przyjęcia ze strony miejscowej fauny, mimo szalonego upału podróżnicy przeprowadzili badania astronomiczne i geograficzne.

Po zakończeniu prac, Lisiański wetknął pośrodku wyspy wysoką żerdź z rosyjską flagą, obok zaś zakopano do ziemi butelkę, w której umieszczono pismo obwieszczające o odkryciu lądu. Jak się okazało niewielka rozmiarami wyspa znajdowała się pośród niebezpiecznych raf koralowych.

Na prośby załogi dowódca „Newy" zgodził się odkryty ląd nazwać „Wyspą Lisiańskiego".

## SPOTKANIE W MACAO

Po kilku dniach wyruszono w dalszą drogę. W czasie rejsu zauważono na kursie nieoznaczoną na mapie obszerną mieliznę. Po ścisłym określeniu jej położenia naniesiono ją na mapę, nazywając ją imieniem Kruzenszterna. Potężny sztorm, na jaki natknięto się po kilku tygodniach rejsu spowodował poważne uszkodzenia okrętu i jedynie poświęceniu i ofiarności załogi należy zawdzięczać, iż wreszcie 3 grudnia „Newa" mogła szczęśliwie zakotwiczyć na redzie Macao, gdzie nastąpiło serdeczne powitanie z załogą przebywającej tu od tygodnia „Nadieżdy".

Z Macao wyruszono do Wampu, gdzie pozostawiwszy okręty na redzie, Kruzensztern wraz z Lisiańskim udali się do Kantonu. Miasto położone na lewym brzegu Perłowej Rzeki wzbudziło wiele zainteresowania wśród załogi „Newy" i „Nadieżdy". Marynarze korzystając z wolnych chwil gościli w chińskich domach, podziwiając ich architekturę, rozkład, urządzenia oraz zwyczaje ludności.

Przyjmując gości Chińczycy ustawiali w domu kilka stołów, przy których siadywało po 4—6 osób. Dania podawano w porcelanowych wazach, a przy jedzeniu posługiwano się pałeczkami, którymi obdarzono również i gości. Zręczność z jaką Chińczycy posługiwali się pałeczkami była wielokrotnie przedmiotem podziwu podróżników.

W Chinach istniał zwyczaj kupowania żon. Mężczyzna ustalał cenę z rodzicami swej wybranki, której nigdy przedtem nie widział. Żona udawała się do męża w zamkniętej lektyce, przy czym przejazd taki odbywał się niezwykle uroczyście z ceremoniami i muzyką. W wypadku, gdyby mąż rozczarował się widokiem swej wybranki, miał on prawo zwrócić niedoszłą żonę rodzicom, którym jednak musiał w takim wypadku wpłacić dodatkową kwotę tytułem „strat moralnych".

Rząd chiński, w skład którego wchodzili możni i bogaci mandaryni niezwykle surowo obchodził się z przestępcami i podejrzanymi o popełnienie przestępstwa. Takie kary jak łamanie rąk, nóg lub palców — były na porządku dziennym.

## NA WYSPACH SUNDAJSKICH

Po dokonaniu sprzedaży przywiezionego towaru i poczynieniu nowych zakupów towarów chińskich 9 lutego 1806 roku „Newa" i „Nadieżda" podniosły kotwicę wyruszając w kierunku Archipelagu Sundajskiego.

Pobyt na Sumatrze okazał się niespodziewanie przyjemny. Banany i ananasy stały się codziennym pożywieniem a świeże, zrywane wprost z drzew cytryny dodawały wyśmienitego smaku herbacie.

„Nadieżda" i „Newa" weszły do Cieśniny Sundajskiej pomiędzy Sumatrą i Jawą.

Co milę niemal, oczom podróżników ukazywały się nowe wyspy. Jedne z nich unosiły się w dali na kształt niebotycznych piramid, inne znów, na kształt starych opuszczonych sadów ciemniały czernią stuletnich drzew — tak bardzo cenionych w Europie.

Większość krajowców chodziła nago. Ciała ich wydawały się być odlane z brązu. Niektórzy nosili też trzcinowe kapelusze.

## OCEAN INDYJSKI

W początkach marca ekspedycja opuściła wody archipelagu Wysp Sundajskich i weszła na Ocean Indyjski. Niebo pokryte było gęstym muślinem białej mgły, przez które z trudem przenikały promienie słoneczne. Nocą ocean lśnił przyćmionym, mlecznym blaskiem. Niebo wydawało się wtedy ciemniejsze niż ocean. Świecenie to wywoływały rozbudzone burzą, fosforyzujące organizmy.

„Nadieżda" i „Newa" szły pod wszystkimi żaglami lekko przeskakując z fali na falę. Czasami ukazywał się ciemny kark wieloryba wyrzucającego wysokie fontanny wody, lub też migały w słońcu latające ryby. W każdą księżycową noc wodny horyzont mienił się złotem, a księżycowa poświata kładła się tysiącami blasków na ciemną toń wody. 12 kwietnia okręty wyszły z rejonu południowo-wschodniego passatu i z tą chwilą pojawiły się zmienne wiatry. Znajdowano się w odległości ok. 156 mil od brzegów Afryki.

15 kwietnia w czasie gęstej mgły i deszczu nastąpiła ponowna rozłąka obu okrętów, które odtąd kontynuowały samodzielne rejsy aż do powrotu do Kronsztadtu, dokąd „Newa" przybyła jako pierwsza.

STANISŁAW BISKUPSKI

(dok. nastąpi)





# ODYSSEJA »SIEDOWA«

JERZY PERTEK

*Minęło akurat dziesięć lat od zakończenia pomyślnego, uwieńczonego wielkim sukcesem naukowym, arktycznego dryfu radzieckiego lodołamacza „Siedow". Radzieccy marynarze i badacze naukowi obszaru arktycznego wykazali w tym ciężkim i niebezpiecznym rejsie niezwykłą wytrwałość i ofiarność przysparzając sławy swej socjalistycznej ojczyźnie.*

*W ciągu 812 dni, uwięziona na statku załoga, odcięta lodami od świata, utrzymując z nim jedynie łączność radiową, przepłynęła na „Siedowie" około 3 000 mil, znajdując się ciągle w dryfie. Każdej chwili statkowi i załodze groziło zmiażdżenie przez lody, a trzeba było nie tylko walczyć o ocalenie statku, ale prowadzić systematyczne, ścisłe obserwacje. Wyprawa „Siedowa" wsławiła naukę radziecką i żeglugę. Wyniki jedynego w historii dryfu arktycznego tej miary były wspaniałe. Wniosły one dużo cennego materiału naukowego zarówno do geografii, jak i do oceanografii, meteorologii oraz nawigacji. A zaczęło się tak...*

Ostatniego dnia we wrześniu 1937 roku lodołamacz radziecki „Siedow", przeprowadzający badania na Morzu Łaptiewych, otrzymał polecenie pospieszenia z pomocą dwu innym lodołamaczom „Małygin" i „Sadko", które torowały drogę dużej karawanie statków, przemierzającej Wielką Drogę Północną w kierunku zachodnim. 2 października „Siedow" dołączył się do karawany, znajdującej się mniej więcej w połowie drogi między Wyspami Nowosyberyjskimi a Ziemią Północną, na szerokości 75° 19' i długości 132° 25' E, i z coraz większym trudem posuwającej się na zachód. Po kilku dniach cała karawana wraz z przednią „strażą" lodołamaczy — w sumie 19 jednostek — uwięziona została w tak silnej okowie lodowej, że wszelkie próby wydobycia się z niej okazały się bezskuteczne. Rejs został przerwany na okres... dziesięciu miesięcy, bowiem dopiero w sierpniu następnego roku udało się innemu przybyłemu z pomocą lodołamaczowi, słynnemu „Jermakowi", dotrzeć do statków i uwolnić je z lodowej niewoli. Niestety — a właściwie (jak się to później okazało): na szczęście — „Siedow" znajdował się bardziej na północ od pozostałych statków i w tak wyjątkowo niekorzystnym położeniu, że i tym razem nie udało mu się uwolnić od lodowej obręczy, z żelazną siłą opasującej jego kadłub. Nie dość jednak na tym. Lody ruszyły i poczęły znosić uwięziony pośród nich statek na północ!...

Powyższe — jakby się mogło pozornie zdawać — niepowodzenie zostało w sposób zupełnie nieoczekiwany wykorzystane przez rząd radziecki do przeprowadzenia jednej z najbardziej śmiałych wypraw odkrywczych i badawczych, jakie zna historia żeglugi Znajdujący się w dryfie lodowym „Siedow" otrzymał polecenie poddania się siłom przyrody i dryfowania możliwie najdalej na północ, z zamiarem dotarcia jak najbliżej do Bieguna Północnego i przeprowadzenia po drodze doświadczalnych badań i pomiarów naukowych.

Zaopatrzony przez samoloty w zapasy żywności oraz wszelkie urządzenia i wyposażenie niezbędne do przeprowadzenia badań naukowych, „Siedow" rozpoczął swój samotny raid w lodach 28 sierpnia 1938 roku.

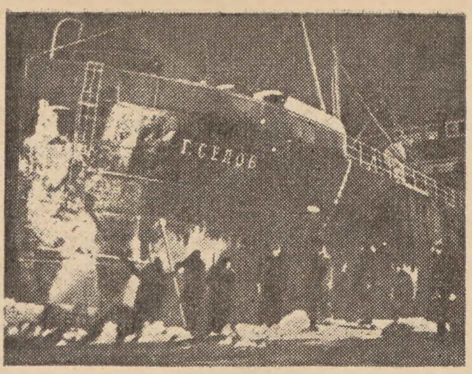
Statek nosił nazwisko wielkiego rosyjskiego badacza, Georgi Siedowa, którego próba dotarcia do Bieguna Północnego zakończyła się wprawdzie — podobnie jak i dziesiątki innych prób — niepowodzeniem, jednakże przyniosła w rezultacie szereg ważnych osiągnięć, owocnych badań, pomiarów i doświadczeń, poczynionych zarówno w trakcie samego raidu, jak i na Ziemi Franciszka Józefa.

Nie należy też zapominać, że lodołamacz „Siedow" miał już na swym koncie — pomimo małych swych rozmiarów (1 140 ton) i dość zaawansowanego wieku — szereg ważnych osiągnięć arktycznych, a mianowicie: w roku 1930 na jego pokładzie udała się ekspedycja naukowa w celu zbadania Ziemi Północnej, ta sama ekspedycja dokonała licznych odkryć, uwidocznionych na mapie Oceanu Arktycznego (Wyspa Rewolucji Październikowej i Cieśnina Armii Czerwonej), wreszcie w roku 1937 „Siedow" uczestniczył w zakładaniu bazy polarnej na Ziemi Północnej.

Pozostając w stałej łączności radiowej z Moskwą, „Siedow" dryfował zwolna na północ, później na północny-zachód. Nie należy jednak przypuszczać, że wykreślony na mapie kurs statku przebiegał prostą linią. Wprost przeciwnie, składało się nań wiele ostrych załamań, łuków i pętlic. 2 marca 1938 roku, a więc w czasie wspólnego uwięzienia z innymi jednostkami karawany, „Siedow" znajdował się na szerokości 78° 25' N i długości 153° 26' E, co stanowiło najbardziej na wschód wysunięty punkt jego podróży. Od tego miejsca dryfował niemal stale na północ i zachód i po roku, 26 marca 1939, znajdował się na szerokości 86° 35' N i długości 108° 50' E. Rekord Nansena, a także ustanowiony 5 lat później — Włocha Cagni, został pobity! Wreszcie 31 sierpnia 1939 roku — w przeddzień wybuchu drugiej wojny światowej — „Siedow" ustanowił swój ostateczny rekord, osiągając 86° 46' szerokości geograficznej północnej, przy 47° 55' długości wschodniej.

Z kolei „Siedow" dryfował na południe i pod koniec 1939 roku znalazł się na Morzu Grenlandzkim, wciąż jeszcze uwięziony przez lody. Dryf lodowy trwał już ponad dwa lata i z uwagi na to rząd radziecki zdecydował się wyprawę „Siedowa" zakończyć, tym bardziej, że poczynione przez ekipę naukowców badania przyniosły bardzo obfity plon. W połowie grudnia opuścił Murmańsk najsilniejszy lodołamacz radziecki „Stalin" i w połowie stycznia następnego roku uwolnił „Siedowa" z lodowej niewoli, trwającej ponad dwa lata i zakończonej w miejscu, do którego nigdy przedtem nie dotarł żaden statek.

Oprócz niewątpliwego sukcesu nawigacyjnego, uzyskanego przez „Siedowa" w trakcie jego dryfu lodowego, trwającego dłużej i przebiegającego dalej na północ, niż wyprawy innych statków, olbrzymie znaczenie miały wyniki prac badawczych prowadzonych



Walcząc nieprzerwanie z naporem lodów, dzielna załoga „Siedowa" uratowała swój statek od zgniecenia i po 27-miesięcznym raidzie przeprowadziła go do macierzystego portu.

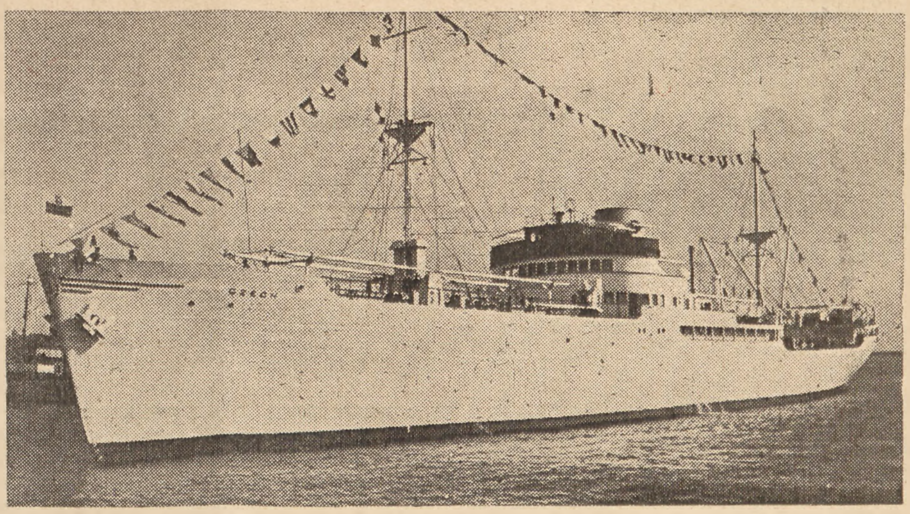
przez cały czas samotnego raidu wśród lodów. Zbadanie ówczesnych warunków atmosferycznych i inne spostrzeżenia oraz porównanie ich z wynikami i doświadczeniami porobionymi przez Nansena na zbliżonej trasie jego „Frama", pozwoliły na stwierdzenie, czy i jak zmieniają się warunki atmosferyczne w północnym rejonie podbiegunowym. Stwierdzono niezbicie, że temperatura rejonu polarnego się podniosła i że jest on obecnie „cieplejszy", niż pod koniec ubiegłego wieku. Przeprowadzono liczne badania głębokości Oceanu Arktycznego, stwierdzając, że na północ od Ziemi Franciszka Józefa głębokość Oceanu Lodowatego wynosi od 4 949 do 5 220 m. Przeprowadzono też badania kierunków i szybkości prądów morskich i wiatrów, grubości i rodzajów powłoki lodowej. Dalej, ekspedycja „Siedowa" obaliła hipotezę istnienia tzw. Ziemi Sannikowa, nie znajdując jej w określonym miejscu.

W sześćdziesięciu punktach załoga przeprowadziła cenne obserwacje zjawisk magnetycznych, a poza tym dokonała szeregu badań z dziedziny meteorologii i hydrobiologii, o niezwykle doniosłej wartości dla nauki. Wyniki badań radzieckich zbiły całkowicie poprzednie, fałszywe wnioski i hipotezy uczonych państw zachodnich, a zwłaszcza Amerykanina Wilkinsona i Norwega Nansena.

Cenne materiały naukowe uzyskane w tak ciężkich i niezwykłych warunkach przez radzieckich uczonych, wykazały jeszcze raz niezbicie, że nauka radziecka zajmuje przodujące miejsce w badaniach mórz polarnych. W uznaniu wielkich zasług, rząd radziecki odznaczył 15 członków załogi najwyższym odznaczeniem, nadając im zaszczytny tytuł Bohaterów Związku Radzieckiego i przyznając statkowi „Siedow" order Lenina.

JERZY PERTEK





# CO MÓWIĄ ŁOPOCĄCE FLAGI

**Czy zwróciliście uwagę na to, że każde dziecko rysując statek, nigdy nie zapomni dodać mu przynajmniej jedną „chorągiew", a przeważnie umieści ich kilka: jedną na rufie, jedną na dziobie i po jednej na każdym maszcie.**

**Flagi te — bo oczywiście nazwy „chorągiew" (poza jednym tylko wyjątkiem) w odniesieniu do statków i okrętów używać nie będziemy — są nieodłączną częścią składową dziecinnego wyobrażenia statku.**

**Ale czy tylko dziecinnego?**

**Czy każdemu z nas nie brzmi w uszach choćby raz zasłyszany szum łopocącej na wietrze bandery, czy w oczach nie mienią się barwne flagi ugalowanego statku, czy w pamięci nie pozostał ślad po zdziwieniu, przeżytym na widok polskiej flagi narodowej podniesionej na przednim maszcie obcego statku?**

**Po co są te flagi i co one oznaczają?**

**Sprobujmy pogawędzić na ten temat. Zrozumieć mowę flag wcale nie jest trudno.**

## BANDERA — SYMBOL PAŃSTWA

**Każde państwo posiada swoją flagę narodową i jej odmiany: banderę handlową i wojenną. Nieraz się zdarza, że bandera handlowa utożsamia się z flagą państwa jak np. w Szwecji czy Danii. Nasza jednak różni się wyraźnie, posiada bowiem w środku białego pasa herb państwowy — orła na czerwonej tarczy. Bandera wojenna ma prócz tego trójkątne wcięcie po stronie przeciwległej do drzewca.**

**Polską banderę handlową wolno podnosić tylko na polskich statkach zapisanych w rejestrze statków handlowych. Wojenną zaś — podnosi się na okrętach, holownikach, łodziach okrętowych (szalupach) i jachtach Marynarki Wojennej.**

**Przepisowym miejscem bandery jest specjalne drzewce na rufie, ale na okrętach i żaglowcach podnosi się ją także na gaflu tylnego masztu, lecz tylko podczas ruchu.**

## OBCA FLAGA NA MASZCIE

**Dlaczego „Batory" w dniu odejścia z Gdyni podnosi na przednim maszcie flagę duńską, a duńska „Jutlandia" w czasie postoju w Gdyni wywiesza flagę białoczerwoną?**

**W pierwszym wypadku kapitan „Batorego" daje w ten sposób znać, że najbliższym portem, który jego statek odwiedzi — będzie port duński, bo rzeczywiście „Batory" w drodze do N. Yorku zatrzymuje się w Kopenhadze.**

**Natomiast kapitan „Jutlandii" podnosi polską flagę państwową (bandery oczywiście nie ma prawa podnieść) z kurtuazji dla państwa na którego obszarze jego statek się znajduje. To samo uczyni kapitan „Batorego" w Kopenhadze, ale przed odejściem każe dla odmiany podnieść flagę angielską, gdyż z kolei kieruje się do Southampton.**

## KTO JEST NA POKŁADZIE?

**Każdy, kto służył w Marynarce Wojennej rzuciwszy okiem na maszt okrętu — powie od razu, jaki dowódca morski znajduje się na pokładzie, lub czy na okręcie nie odbywa właśnie inspekcji jakiś dostojnik wojskowy. Skąd on to wie?**

**W Marynarce Wojennej przewidziano bowiem jako znaki dla dowódców — specjalne proporczyki oraz flagi Marszałka i Ministra Obrony Narodowej, które podnosi się na maszcie podczas oficjalnej wizyty.**

**Dla uczczenia najwyższego dostojnika państwowego — Prezydenta, okręty wojenne i statki handlowe, na których pokładzie On się znajduje, podnoszą na głównym maszcie chorągiew Prezydenta, taką samą jak ta, która powiewa nad Belwederem w Warszawie. Jest to właśnie ten jedyny wypadek, kiedy na statku oprócz flag — pojawia się chorągiew.**

**Oprócz proporczyków — okręty wojenne podnoszą podczas postoju, na specjalnym drzewcu na dziobie, znak Marynarki Wojennej proporzec — flagę w kształcie zbliżonym do kwadratu z białoczerwonym krzyżem grunwaldzkim i 2 mieczami.**

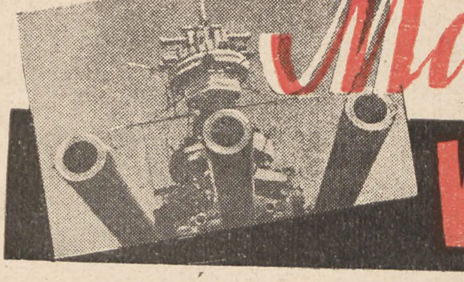
**Natomiast na masztach statków handlowych zauważyć możemy jeszcze inną odmianę flag morskich — o wzorach nieraz bardzo fantazyjnych. Jest to flaga przedsiębiorstwa żeglugowego, której rysunek widnieje poza tym na kominie.**

## CO TO JEST GALA FLAGOWA?

**Z okazji większych uroczystości zarówno ogólnych jak też dotyczących tylko samego statku, lub okrętu — podnosi się od dziobu poprzez szczyty masztów aż do rufy sznur kolorowych flag sygnałowych. Ich różnobarwny łopot ma być wyrazem radosnego nastroju. Jest to tzw. gala flagowa.**

**Nie sądź jednak, Czytelniku, że zadaniem flag sygnałowych jest tylko wytwarzanie świątecznego nastroju. O nie — mają one bardziej prozaiczne zadanie na co dzień, ale o nim pomówimy dopiero w następnym numerze.**

**SEL**



# Marynarka WOJENNA

KPT. MAR. F. J. WALICKI

**Nie dziw się drogi Czytelniku, że gdy spotkasz marynarza i wskażesz mu ręką m/s „Batory" zapytując: „dokąd jedzie ten okręt?" odpowiedź, jaką otrzymasz, będzie zawierała pewną dozę ironii. Cóż — język morski zawiera dużo fachowych wyrażeń i jeśli nie chcesz uchodzić za laika w oczach niejednego „wilka morskiego", musisz poświęcić trochę czasu na przyswojenie sobie chociaż kilku podstawowych terminów. Ponieważ z góry możemy przypuścić, że żaden z Was nie pragnie zasłużyć na niezbyt zaszczytną opinię kompletnego laika w sprawach morskich, zamieszczamy poniżej artykuł, który zaznajomi Was z morskim ABC.**

Każdy okręt składa się z **kadłuba** i **nadbudówek**, przy czym **żywym kadłubem** nazywamy część kadłuba, zanurzoną od linii wodnej w dół, **martwym** zaś — resztę, wystającą nad wodę. Przednia część okrętu nazywa się **dziobem**, tylna — **rufą**, część środkowa — **śródokręciem**, zaś ściany boczne — **burtami**. To ostatnie wyrażenie stosuje się także do linii podziału okrętu, biegnącej od dziobu do rufy i noszącej nazwę **osi okrętu**. Jeśli staniemy twarzą do dziobu — po prawej ręce będziemy mieli **prawą burtę**, a po lewej — **lewą burtę**.

Okręt, spuszczony na wodę, zanurza się na określoną głębokość, zależnie od obciążenia. **Linia wodna** — jest to granica zanurzenia, tj. linia, do której sięga woda przy spokojnym stanie morza. **Dno** — jest to dolna część okrętu; może ono być pojedyncze lub podwójne, a nawet potrójne — dla większego bezpieczeństwa. Najniższą część okrętu nazywamy **stępką**. Jest to gruba i mocna sztaba żelazna, biegnąca pod dnem okrętu od dziobu do rufy i łącząca się z przodu z silną żelazną sztabą, zagiętą do góry, zwaną **dziobnicą**, z tyłu zaś z **tylnicą**. Do stępki — jak do kręgosłupa, przymocowane są **żebra**, zwane niekiedy **wręgami**. Dziobnica, tylnica, stępka i żebra (wręgi) tworzą **szkielet okrętu**. Szkielet ten pokrywa się blachami stalowymi, tak zwanym **poszyciem**. Odpowiednikiem podłogi i sufitu w domu mieszkalnym jest na okręcie **pokład**, przy czym w zależności od wielkości, okręt może mieć kilka pokładów.

**Górny pokład** — jest to otwarty pokład, wystawiony na działanie słońca i deszczu, który biegnie wzdłuż całego okrętu, zwykle jednak nie dochodzi do samego dziobu, ponieważ dziób jest przeważnie podniesiony wyżej.

Na górnym pokładzie stoją wszystkie nadbudówki, na nim też odbywają się zbiórki. Nadbudówki mogą mieć własne pokłady.

**Szerokość okrętu** — jest to odległość poprzeczna od burty do burty, w miejscu gdzie okręt jest „najgrubszy", a więc w pobliżu śródokręcia, podczas, gdy jego przecięcie poprzeczne w tym miejscu zwie się **owrężem**.

**Wysokość burty nadwodnej** — jest to odległość pionowa od górnego pokładu do wody (przy spokojnym morzu), **zanurzenie** zaś okrętu — jest to odległość pionowa od linii wodnej do najniższej części okrętu (zazwyczaj do stępki, lub do śrub, o ile te znajdują się poniżej stępki). Okręt nie wszędzie jest zanurzony jednakowo, przy czym zanurzenie rufy jest zazwyczaj większe, niż zanurzenie dziobu. Dla większego bezpieczeństwa okręt dzieli się na szereg **przedziałów wodoszczelnych** przy pomocy **grodzi**, tj. poprzecznych i wzdłużnych „ścian" wodoszczelnych. Przestrzeń na samym spodzie okrętu, gdzie zbiera się woda, smary itp nazywamy **zenzami**. Zamieszczony poniżej rysunek przedstawia okręt wojenny (niszczyciel) z zaznaczeniem nazw jego poszczególnych części i uzbrojenia.

Okręty poruszają się na wodzie przy pomocy **śrub okrętowych**, umieszczonych za rufą okrętu, a obracanych przez **maszyny parowe** (tłokowe i turbinowe), **silniki wysokoprężne** (diesel'a), **silniki wybuchowe** (benzynowe), lub **silniki elektryczne**. Parę dla maszyn parowych wytwarzają **kotły okrętowe**, opalane węglem lub ropą. Na okrętach o napędzie spalinowym (wysokoprężnym i wybuchowym) kotłów okrętowych nie ma, gdyż paliwo spala się bezpośrednio w silnikach. Do napędu okrętów podwodnych w stanie zanurzonym służą silniki elektryczne, czerpiące energię z baterii akumulatorów doładowywanych następnie na powierzchni tymiż motorami, jako prądnicami napędzanymi motorami diesel'a.

Prąd elektryczny wytwarzają na okrętach **prądnice**, napędzane turbinami parowymi, lub silnikami spalinowymi.

Dla osuszania i odwadniania okrętu, jak też do zatapiania przedziałów celem wyrównania trymu i przechyłów w razie awarii lub uszkodzenia, okręt posiada system rur, biegnących wzdłuż i w poprzek dolnej części okrętu. Poza tym, do zasilania kotłów i silników w paliwo mamy **rurociąg ropowy i oliwny**, do gaszenia pożarów i mycia okrętu — **rurociąg pożarowy** (wody słonej), zaś do picia, gotowania jedzenia i mycia się — **rurociąg wody słodkiej**. Wszystkie rurociągi zaopatrzone są w pompy, noszące nazwy, odpowiadające ich przeznaczeniu, np. pompa pożarowa, odwadniająca, ropowa. Cały system rur, wraz z pompami i zbiornikami nazywa się **drenażem** okrętu.

*

Mówiąc o marynarzu, który wszedł na okręt celem pozostania tam w charakterze członka załogi, mówimy, iż został on **zaokrętowany** na dany okręt. Podobnie używamy terminów — **wyokrętowany** na ląd, lub też **przeokrętowany** na inny okręt.

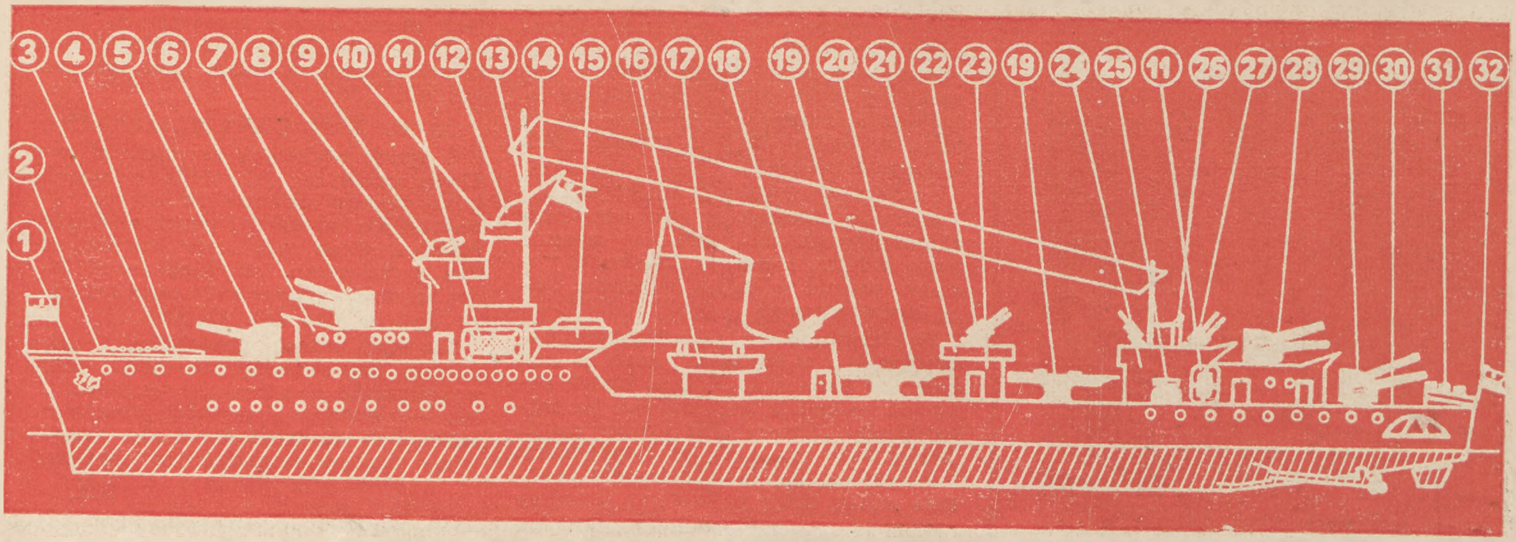
Wyrzucając, lub wylewając coś z okrętu, mówimy, iż wyrzucamy lub wylewamy **za burtę**.

Na okręcie nie ma schodów, tylko **trapy** i **schodnie**. Nie ma pokojów, tylko **kabiny** albo **pomieszczenia**, w których nie ma okien ani łóżek, tylko **iluminatory** i **koje** lub **hamaki**.

Na okręcie nie ma sznurków, powrozów, ani postronków, a są tylko **linki** i **liny**. Gruba lina, używana do zamocowania okrętu do nabrzeża nazywa się **cumą**, a przymocowanie okrętu do czegokolwiek nazywa się **cumowaniem**. Wszystkie cumy i liny na okręcie muszą być **wyklarowane**, czyli zwinięte i ułożone jak należy. Jeżeli coś na okręcie jest poplątane, zahaczone, albo zwinięte — mówimy wtedy, że to coś jest **nieczyste** i trzeba **to oczyścić**, lub **wyklarować**.

Nie używa się nigdy zwrotu — okręt „jedzie", „płynie", lub „odjeżdża". Właściwymi wyrażeniami ruchu okrętu na morzu są: **okręt „idzie", okręt „odchodzi" (przychodzi, dochodzi)**. Wszystkie poruszania się okrętu nazywamy **manewrowaniem**. Podchodzenie okrętu do czegokolwiek nazywamy **dobijaniem**, a odchodzenie — **odbijaniem**. Okręt jest w ruchu, jeśli nie **stoi na kotwicy**, nie jest **przycumowany** w porcie do nabrzeża lub do molo, jeśli nie **stoi na beczce**, lub nie **siedzi na mieliźnie**.

1 — kotwica, 2 — winda kotwiczna, 3 — falochron, 4 — pokład dziobowy, 5 — działo Nr 1, 6 — nadbudówka dziobowa, 7 — działo Nr 2, 8 — pomost, 9 — dalmierz, 10 — pomost bojowy, 11 — tratwa ratunkowa, 12 — kierowanie ogniem, 13 — maszt, 14 — gafel, 15 — motorówka, 16 — łódź ratunkowa, 17 — komin, 18 — działko przeciwlotnicze, 19 — wyrzutnie torpedowe, 20 — pokład śródokręcia, 21 — platforma działa, 22 — działo przeciwlotnicze, 23 — nadbudówka maszynowni, 24 — pomost rufowy, 25 — wyrzutnia bomb głębinowych, 26 — reflektor, 27 — broń maszynowa, 28 — działo Nr 3, 29 — działo Nr 4, 30 — pokład rufowy, 31 — wyrzutnia bomb głębinowych, 32 — bandera wojenna.



Wszystkie uszkodzenia okrętu nie na skutek działań wojennych nazywamy **awarią**. O ile uszkodzenie nastąpiło w czasie boju, mówimy, że okręt jest **uszkodzony**.

**Kurs okrętu** — jest to, według kompasu kierunek, w którym okręt się porusza. Wiatr i prąd zbijają okręt z kursu. Mówimy wówczas, że okręt porusza się z dryfem, czyli **dryfuje**.

*

W ten sposób zapoznaliśmy naszych Czytelników z podstawowymi terminami, odnoszącymi się do okrętu. Było to właśnie to, co określiliśmy na wstępie, jako „abc". Do końca alfabetu pozostało nam jednak jeszcze wiele liter. W najbliższych numerach naszego pisma postaramy się podać również i inne nie mniej ważne terminy używane w języku morskim. Poprzestając na razie na podanych wyżej, życzymy Czytelnikom, aby w nauce języka morskiego poczynili jak najlepsze postępy.

**KPT. MAR. F. J. WALICKI**

# FORMUŁKI MARYNARSKIE

**W. STYRYJCZYK**

I.

STOSUNEK STANU ZAŁOGI DO WYPORNOŚCI W TONACH

Marynarze mają swoje mnemoniczne formułki orientacyjne, które na podstawie pewnych danych dają im możliwość ustalania innych danych, na pierwszy rzut oka wcale nie powiązanych z poprzednimi. Dlatego też egzystują takiego rodzaju gadki, jak np. *„Powiedźcie mnie ile steward kapitański wziął skrzynek winiaka w ostatnim porcie, a powiem wam jaki będzie przechył okrętu na fali..."*

A jednak są powiązania i innego rodzaju.

Bardzo często słyszymy pytanie: *„A ileż to mogło być ludzi na tym okręcie, jaki jest stan jego załogi?"*

Otóż w każdym kalendarzu flot, wydawanym corocznie w różnych państwach, zawsze znajdujemy w rubrykach dotyczących poszczególnych okrętów wagę tego okrętu, czyli wyporność w tonach.

A teraz powiążemy tę wyporność z interesującą nas ilością obsady, czyli stanem załogi. I okaże się, że orientacyjnie, a nawet ściślej niż orientacyjnie. wyciągniemy z tej wyporności odpowiedź na nasze pytanie i to bardzo prostym sposobem.

A więc tak przedstawia się ten stosunek liczbowy:

| | |
|---|---|
| 1. **Dla pancerników i krążowników ciężkich** . . . . . . . (czyli dla przykładu: na pancerniku 45 000 ton stan załogi jest nieco ponad 2 000 ludzi.) | 1/20 |
| 2. **Dla krążowników lekkich** . . | 1/15 |
| 3. **Dla niszczycieli** . . . . . | 1/10 |
| 4. **Dla torpedowców, dozorowców kanonierek** . . . . . . | 1/5 |
| 5. **Dla trałowców i ścigaczy** . . | 1/3 |

**Uwaga:** Stan załogi lotniskowców jest o 25% większy od stanu pancernika lub lekkiego krążownika, zależnie od jego tonażu (a więc, czy jest to lotniskowiec liniowy, czy też eskortowy).

Fregaty i korwety są po prostu bardziej ekonomicznymi, a więc osłabionymi (jednakże nie pod względem rejonu działania) pseudoniszczycielami i pseudodozorowcami. W związku z tym stan załóg jest o 25% mniejszy.

Okręty podwodne jak wiadomo, mają dwie wyporności, a więc dla nich formułka będzie nieco inna.

(c. d. w nrze następnym)

**W. STYRYJCZYK**

**Kącik żeglarski**

# ZIMĄ TEORIA – LATEM POD ŻAGLAMI

**Na tle błękitu morza i nieba, w dali, na ciemnej linii horyzontu posuwa się biały punkcik — żagiel jachtu. Wielu Czytelników zna z pewnością ten widok, czy to z bezpośrednich wrażeń z pobytu nad morzem, czy też może z obrazów utrwalonych na taśmach filmowych. I z pewnością wiele westchnień Twoich — Czytelniku biegło nieraz na pokład jachtu, któremu, być może, poświęciłeś niejedno ze swoich marzeń.**

**Przed wojną sport żeglarski nie dla każdego był dostępny. Obecnie przestał być sportem dla wybranych. Państwo kładzie dziś duży nacisk na szkolenie morskie młodzieży, przeznaczając na ten cel duże sumy i organizując kursy i Ośrodki Szkoleniowe Przysposobienia Marynarskiego prowadzone przez Ligę Morską.**

**Chcąc ułatwić, a jednocześnie przekonać Cię, Czytelniku, że żeglarstwo nie jest sportem trudnym i nieosiągalnym, w szeregu kolejnych artykułów, postaramy się zapoznać Ciebie z podstawowymi wiadomościami z zakresu żeglarstwa.**

**Każda konstrukcja pływająca po wodzie i służąca do przewozu czegokolwiek nazywana jest statkiem. Statkiem żaglowym nazywamy taką konstrukcję, której główną siłą poruszającą jest siła wiatru, działająca na żagle. Jachtem żaglowym nazywamy statek żaglowy służący wyłącznie do celów sportowo-turystycznych.**

**W sporcie i turystyce wodnej spotykamy żaglówki najróżniejszych kształtów i wielkości. W zależności od tego rozróżniamy tu: kajaki żaglowe, gigi żaglowe, małe jachty mieczowe zwane popularnie jolkami, jachty kilowo-mieczowe i jachty kilowe. Jeśli chodzi o pierwsze trzy rodzaje — to są to żaglówki śródlądowe, nie nadające się do żeglugi w trudnych warunkach morskich. Są to przeważnie jednostki płaskodenne, przeznaczone do pływania na wodach płytkich i spokojnych. Celem zapobieżenia dryfowaniu tj. sile znoszącej żaglówkę w bok, posiadają one tzw. m i e c z e. Są to ruchome płaszczyzny wysuwane w wodę bądź to po bokach jednostki, bądź też ze środka kadłuba. Na płytkich wodach podciąga się je po prostu do góry.**

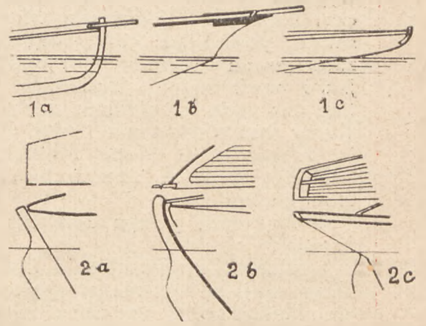
**Jachty, dostosowane do warunków morskich, mają zamiast miecza odpowiednio wydłużony tzw. f a l s z k i l, który celem uzyskania stateczności obciążany jest ponadto znacznym b a l a s t e m.**

**Głównym materiałem budowlanym jachtu jest drzewo. Żelazo, ołów, mosiądz służą tylko do wyrobu drobnych części jak: okucia, spojenia, haki, falszkil itp. Większe jachty budowane są czasem z żelaza lub stali. Jednak są to wypadki rzadkie z uwagi na znaczne koszty budowy. Zaletami ich jest moc, nieprzemakalność i przy dobrej konserwacji około 2—3 razy dłuższy okres służby. Na korzyść drzewa przemawia: jego pływalność, pewnego rodzaju elastyczność i sprężystość. Jeśli chodzi o okres służby jachtu drewnianego, to trudno jest tu podać jakieś konkretne cyfry. Orientacyjnie można powiedzieć, że jacht 20-letni jest już jachtem starym.**

**Technicznymi szczegółami budowy jachtów nie będziemy się zajmować z uwagi na obszerny materiał, który niesposób byłoby pomieścić w ramach krótkiego artykułu. Dość powiedzieć, że jacht dzielimy na dwie zasadnicze części: k a d ł u b i o s p r z ę t. Osprzętem jachtu nazywamy wszelkie drzewca (maszty, bomy), liny oraz żagle. Po zdjęciu osprzętu zostaje nam goły kadłub.**

**W zewnętrznym wyglądzie kadłuba spostrzegamy przede wszystkim różnice kształtów dziobów oraz ruf. W zależności od owych kształtów, każdy jacht będzie na fali zachowywał się inaczej.**

**Jeśli chodzi o dzioby — to rozróżniamy 3 zasadnicze rodzaje: p r o s t y (rys. 1a), k l i p r o w y (rys. 1b) i ł y ż k o w a t y (rys. 1c). Najczęściej spotykany jest dziób łyżkowaty, i w zależności od tego, czy przekrój dziobu będzie ostry (w kształcie litery V) czy pełniejszy (litera U) zachowanie się jachtu na fali będzie różne. Ogólnie można powiedzieć, że dziób o ostrym kształcie wci-**




**na się w fale i wówczas sporo wody dostaje się na pokład (mówimy wówczas, że jacht żegluje „m o k r o"). Jacht o wypukłym przekroju dziobu żegluje bardziej „s u c h o", lecz ma tę niedogodność, że „b i j e" wówczas nim o falę, trzęsąc całym kadłubem.**

**Rufy dzielimy również na 3 rodzaje: rufę z p a w ę ż ą albo inaczej: z t r a ń c e m (rys. 2a), rufę o s t r ą czyli s z p i c g a t (rys. 2b) oraz rufę z tzw. n a w i s e m r u f o w y m (rys 2c). Dwa pierwsze rodzaje mają tę niedogodność, że ster umocowany jest za rufą i stanowiąc najbardziej wysunięty jej punkt, często ulega uszkodzeniom przy manewrowaniu. Najczęściej spotykamy rufę z nawisem, który do pewnego stopnia chroni jacht od zalewania rufy.**

**Jeśli chodzi o osprzęt jachtu to musimy stwierdzić, że panuje tu szalona różnorodność. Cechą charakterystyczną danego osprzętu, a przede wszystkim o ż a g l o w a n i a (gdyż do niego dostosowane jest „o m a s z t o w a n i e" i „o l i n o w a n i e" jachtu) jest kształt żagli, sposób ich zawieszenia i sposób manewrowania nimi. O rodzajach ożaglowania i typach jachtów szczegółowo pisaliśmy w Nr 8/49 „Morza Marynarza Polskiego".**

**Mamy więc ogólny obraz jachtu przed oczami. A teraz przyznaj się Czytelniku, że największą nieufność do żeglarstwa wzbudza zapewne w Tobie widok położonego na burtę jachtu z wysokim masztem i olbrzymią płaszczyzną żagla, które — zda się — lada chwila wiatr położy na wodzie. Wydaje się to niebezpieczne jedynie dla tych, którzy nie wiedzą o tym, że tzw. s t a t e c z n o ś ć jachtu nie pozwoli na jego wywrócenie się. Ale o tej właśnie stateczności pomówimy już w następnym numerze.**

**BARBARA THOMA**

# JAK ZOSTAĆ MARYNARZEM?

W związku z przejęciem przez Ligę Morską wszystkich spraw Przysposobienia Marynarskiego, prowadzonego dotychczas przez OP „Służba Polsce", zwróciliśmy się do kierownika Działu Wyszkolenia Zarządu Głównego Ligi Morskiej, z prośbą o przedstawienie naszym Czytelnikom warunków i możliwości przygotowania się do zawodów morskich.

— *W jaki sposób zorganizowane było szkolenie marynarskie dotychczas i jak wygląda ta sprawa obecnie, po przejęciu przez Ligę Morską?*

— Przejmując od OP „Służba Polsce" zadanie prowadzenia szkolenia morskiego i werbunku ochotniczego do Marynarki Wojennej, oraz szkół Ministerstwa Żeglugi, Zarząd Główny Ligi Morskiej postanowił przekształcić dotychczasowe Koła Przysposobienia Marynarskiego SP na Kursy Przysposobienia Marynarskiego. W praktyce wygląda to tak, że istniejące dotychczas Koła Przysposobienia Marynarskiego, posiadające swe organizacje zarówno na szczeblu wojewódzkim jak i powiatowym i docierając ostatnio do gmin, zamienione zostały na Kursy Przysposobienia, które działają w oparciu o Koła Młodzieżowe LM przy szkołach, zakładach przemysłowych itp.

— *Na czym polega działanie tych kursów?*

— Kursy Przysposobienia Marynarskiego mają za zadanie przygotowywanie młodzieży do zawodów morskich, a bezpośrednio do szkolenia kandydatów i ochotników do Marynarki Woj. i szkół Ministerstwa Żeglugi. Kursy trwają zasadniczo 6 miesięcy i odbywają się w okresie zimowym. Uczestnicy ich, zwerbowani przez Koła LM zapoznają się na Kursach z problemami morskimi, gospodarczymi i politycznymi, z wiedzą morską, oraz z zawodami morskimi. Praktycznie przechodzą sygnalizację, oraz prace bosmańskie. Kursy te prowadzone są przez przeszkolonych już instruktorów, doświadczonych żeglarzy, oraz tam gdzie jest to możliwe, przez oficerów Marynarki Wojennej i Handlowej. Po pomyślnym zdaniu egzaminu, uczestnicy Kursu przechodzą z wiosną na szkolenie praktyczne, korzystając ze sprzętu Ligi Morskiej w lokalnych Ośrodkach LM, położonych nad Wisłą, Odrą i dużymi jeziorami. Ci którzy wykażą się dobrymi postępami i chcą wstąpić do Marynarki Wojennej, lub do szkół Ministerstwa Żeglugi, zostaną od miesiąca czerwca do sierpnia, zgromadzeni w Ośrodkach Szkoleniowych Ligi Morskiej na specjalnych obozach.

— *Gdzie znajdują się takie ośrodki i jaki posiadają tabor?*

— Ośrodki Szkolenia Morskiego LM znajdują się głównie na Pomorzu Zachodnim. Tabor pływający LM będący do dyspozycji ośrodków składa się z szeregu jachtów i wielu łodzi wiosłowo-żaglowych. Po zdaniu egzaminów na obozie, ci którzy zechcą wstąpić do Marynarki Wojennej lub do szkół Ministerstwa Żeglugi, będą mogli jeszcze w obozach stanąć przed przysłanymi tam odpowiednimi komisjami, po czym będą już mieli otwartą drogę do kariery morskiej...

— *Jeszcze jedno pytanie. Kto będzie mógł dostać się na Kursy i Obozy Przysposobienia Marynarskiego LM?*

— Na kursy i obozy szkolenia morskiego LM będą mogli dostać się wszyscy aktywni członkowie Ligi Morskiej, a przede wszystkim młodzież robotnicza i chłopska. W przeciwieństwie do okresu przedwojennego, synowie robotników i chłopów mają obecnie otwartą drogę do kariery morskiej. Muszę tu podkreślić, że całkowite utrzymanie, oraz umundurowanie na kursach i obozach jest bezpłatne. (jot.)

## WYSTAWA L. M. W CHORZOWIE

Na zaproszenie Komitetu Obchodu „Dni Chorzowa" Obwód Ligi Morskiej w Chorzowie liczący 70.000 członków wziął udział w wystawie ilustrującej dorobek miasta po wojnie. Prasa codzienna Śląska opisując wystawę między innymi pisała „. . . pięknie przedstawia się wystawa Ligi Morskiej z modelami najrozmaitszych okrętów od kolumbowskiej karawelli począwszy a na nowoczesnym krążowniku skończywszy". Wśród eksponatów były również modele statków handlowych, wybudowanych całkowicie w kraju — rudowęglowców, obrazy marynistyczne, pisma marynistyczne, hasła propagujące pracę na morzu itp.

Całość przeplatano proporczykami kół szkolnych i licznymi reprodukcjami statków i okrętów. Zmontowana latarnia morska efektownie oświetlała eksponaty.

Modele dostarczyli: Oddz. Ligi Morskiej Kopalni Chorzów, Koło Szkolne przy Państw. Liceum Pedagogicznym, przy Gimn. Przem. Huty Florian w Świętochowicach, oraz Szkolne Tow. Przyjaciół Dzieci w Chorzowie. Obrazy przekazał prof. Bimbler.

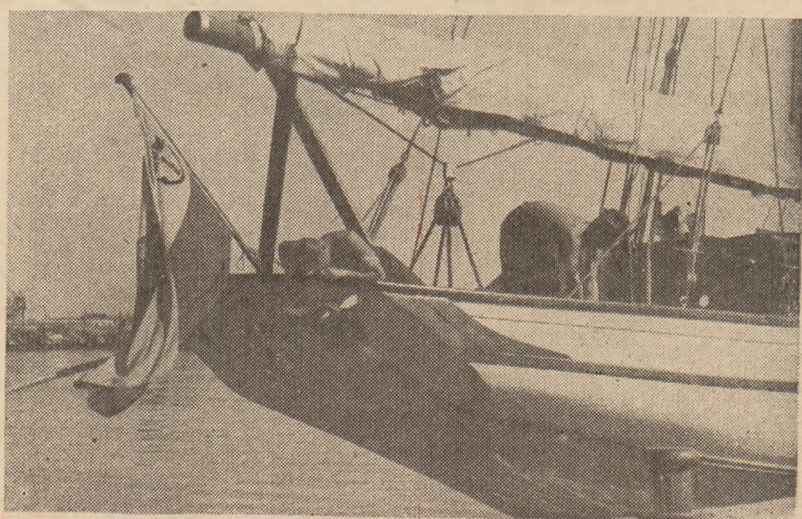
Wystawa, którą zwiedziło ponad 60 tys. osób spełniła duże znaczenie propagandowe, a stoisko Ligi Morskiej cieszyło się wyjątkową frekwencją, szczególnie ze strony młodzieży.

## KOMUNIKAT ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. M.

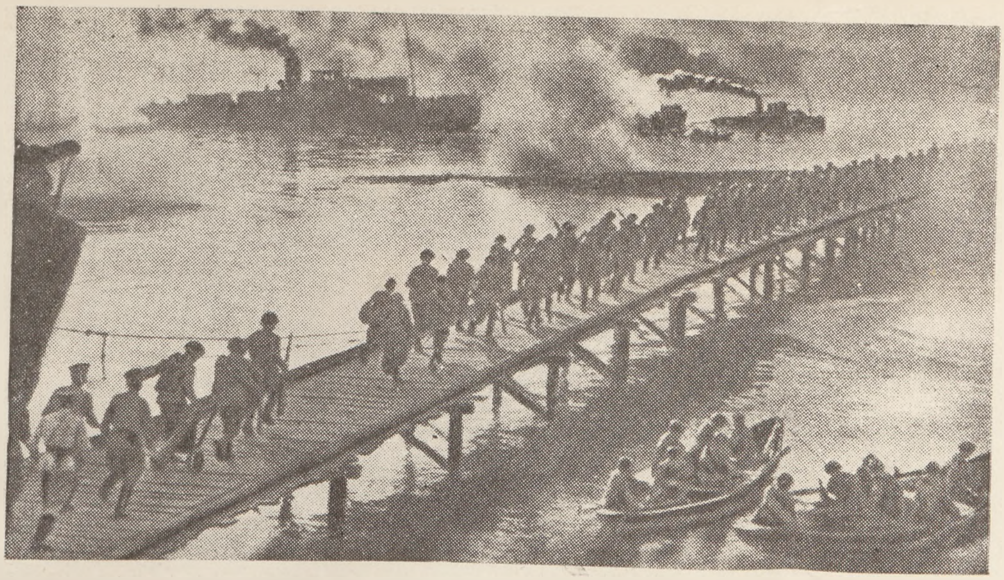
W związku z licznymi zapytaniami podaje się do wiadomości zainteresowanych w sprawie przyjęcia do ochotniczej służby w Marynarce Wojennej i do Szkół Morskich Ministerstwa Żeglugi, że podstawowym warunkiem skierowania do tych szkół lub przyjęcia do służby w Marynarce Wojennej, jest ukończenie z korzystnym wynikiem Kursu Przysposobienia Marynarskiego. Kursy te są organizowane przez Wydziały Wyszkolenia Zarządów Okręgów L.M. w miastach wojewódzkich i powiatowych. Tylko w wypadku ukończenia kursu otrzymuje się skierowanie na Komisję selekcyjną, a z kolei na Kurs Praktyczny w Ośrodku Przysposobienia Marynarskiego Ligi Morskiej. Absolwenci Kursu Praktycznego mogą ubiegać się o przyjęcie ich do Marynarki Wojennej i Szkół Morskich Ministerstwa Żeglugi.

Wydział Wyszkolenia Zarządów Okręgowych L. M. we wszystkich miastach wojewódzkich oraz Zarządy Obwodowe L. M. przyjmują podania oraz udzielają dokładnych inforamcji w tej sprawie.

Na kursy przyjmowani są również kandydaci(tki) na przyszłych instruktorów L. M. dla sportów wodnych, żeglarstwa itp.



Na jednym z jachtów Ligi Morskiej.



# »BITWA STALINGRADZKA«

**W dniu urodzin Wodza mas pracujących świata — Generalissimusa Stalina — na ekranach ZSRR ukazał się wspaniały film reżyserii N. Dostala według scenariusza N. Wirty produkcji „Mosfilm" o historycznej bitwie stalingradzkiej (seria druga). Obydwie serie tego filmu — to wspaniały opis filmowy odtwarzający najpiękniejsze stronice z historii walk bohaterskiego narodu radzieckiego w okresie Wielkiej Wojny Narodowej.**

**Centralną postacią filmu jest największy strateg naszych czasów, organizator i twórca zwycięstwa pod Stalingradem — Józef Stalin. Na przedpolach Stalingradu, w którym rozgrywa się akcja filmu, nastąpił zasadniczy zwrot w historii Drugiej Wojny Światowej. Stalingradzka bitwa, to początek końca „niezwyciężonej" armii hitlerowskiej.**

**Widzimy, jak krok za krokiem konsekwentnie i z całą stanowczością realizowane są plany Stalina, z jakim entuzjazmem idą w zwycięski bój radzieccy żołnierze i marynarze, gotowi do największych poświęceń dla Ojczyzny i Wodza Naczelnego.**

*— W listopadzie zaczynamy ofensywę w rejonie Stalingradu* **— tymi słowami J. Stalina, słowami pełnymi wiary w zwycięstwo kończy się pierwsza seria filmu.**

**Początek drugiej serii przedstawia nam ostatnie przygotowania do ofensywy. Ciężko, niewymownie ciężko jest obrońcom Stalingradu. Wróg wytęża wszystkie siły, by ceną największych nawet ofiar przerwać się do Wołgi. Niebezpieczeństwo stale wzrasta. Oto 150 nieprzyjacielskich czołgów przerwało się już do fabryki traktorów i odcięło od armii Czujkowa, grupę wojsk pułkownika Gorochowa. Przewidując plany wroga, Stalin wzmacnia oddziały Czujkowa dywizją Ludnikowa, wydaje rozkaz bezwzględnego utrzymania pozycji i wybicia wroga z zajętej części miasta.**

**Widzimy płonące, rozbite miasto, które stało się terenem najsilniejszych walk. Żołnierze i oficerowie gotowi na rozkaz swego ukochanego wodza oddać swe życie, pod huraganowym ogniem dział, wśród wybuchów bomb podpisują historyczny list — przysięgę do Stalina, zapewniającą Go o tym, że walczyć będą do ostatniej kropli krwi. Scena ta wspaniale ilustruje nierozerwalną więź łączącą Armię Radziecką i jej Wodza, jej jedność duchową, która stanowi jedną z głównych sił moralnych narodu radzieckiego i jego Armii.**

**Bohaterom Stalingradu pomagają nieustraszeni marynarze Wołżańskiej Flotylli Wojennej. Wykonując osobisty rozkaz Stalina, dokonują rzeczy niemal niemożliwych: pod huraganowym ogniem wroga, kutry przerywają się po zamarzającej wodzie do osaczonej grupy pułk. Gorochowa dostarczając jej amunicji i żywności.**

**25 rocznicę Rewolucji Październikowej naród radziecki spędza w oczekiwaniu historycznych zmian na polu walki. Proroczo brzmią słowa Generalissimusa Stalina:** *„I na naszej ulicy będzie święto"* **Święto to nastąpiło w historycznym dniu 19 listopada 1942 r. — dniu rozpoczęcia ofensywy pod Stalingradem. Natarciem sił trzech potężnych frontów, osobiście kieruje sam Stalin.**

**Drugi etap bitwy o Stalingrad — to kontrofensywa Armii Radzieckiej. Osaczone wojska niemieckie, którym Hitler zabrania kapitulować, rozbite i zdziesiątkowane poddają się do niewoli.**

**Pamiętny dzień 2 lutego 1943 r. — dzień zakończenia stalingradzkiej ofensywy. Niekończące się długie szeregi przesuwające się na ekranie — to jeńcy faszystowscy — to zapowiedź przyszłych porażek zbirów hitlerowskich.**

**Kontrastują z nimi zwarte oddziały radzieckich wojsk wspaniale uzbrojone, pełne wiary w nowe zwycięstwo i gotowe do największych ofiar. W centrum Stalingradu, tam gdzie jeszcze wczoraj toczyły się zaciekłe walki, odbywa się defilada zwycięzców. Bohater spod Stalingradu, marszałek Konstanty Rokossowski przed rozpoczęciem uroczystości odczytuje historyczny rozkaz Naczelnego Wodza, w którym Stalin dziękuje żołnierzom i oficerom za bohaterstwo i poświęcenie.**

**... Kreml. Stalin w otoczeniu najbliższych współpracowników** *— „Stalingradzki front zlikwidowany"* **— oświadcza Wódz Naczelny.** *— „Teraz możemy myśleć o dalszych operacjach".*

**Długa i ciężka jest droga do ostatecznego zwycięstwa. Widzimy Stalina schylonego nad mapą. Pod lupą przesuwają się lasy i łąki, nazwy miast i osiedli, wreszcie Berlin — legowisko wroga. Na tej nazwie zatrzymuje się lupa. Tu kończy się bohaterski marsz Armii Pokoju i Wolności, Armii Wyzwolicielki — Armii Radzieckiej.**

**W nieopisanym napięciu śledzimy całość akcji. Rozmach scen batalistycznych, wspaniała reżyseria i doskonała gra aktorów, sprawiają, że obraz ten na długo zostaje w naszej pamięci.**

**Film „Bitwa Stalingradzka" — to godne uczczenie największego w ostatniej wojnie zwycięstwa, i jego bohaterów — prostych żołnierzy patriotów — obrońców ludzkości, to uczczenie twórcy zwycięstwa — genialnego Generalissimusa Stalina.**

**ROMAN GLAUBERMAN**

## Odpowiedzi Redakcji

**Jelonek Stanisław, wieś Niewiarów 63** — W sprawie prenumeraty naszego pisma prosimy zwracać się bezpośrednio do Centralnego Kolportażu w Warszawie, ul. Nowowiejska Nr 31 wpłacając jednocześnie odpowiednią kwotę na Konto PKO Warszawa I-8000. Również w sprawie przesyłek pojedynczych numerów naszego pisma prosimy zwracać się bezpośrednio pod wyżej podanym adresem. 1 egzemplarz Nr 2/50 wyjątkowo wysłaliśmy.

**Kopczyński Witek, Starski Leszek — Warszawa** — Cieszymy się bardzo, że Kursy Przysposobienia Marynarskiego, w Waszych szkołach znalazły tak wielu zwolenników, którzy z prawdziwym zamiłowaniem i zainteresowaniem zabrali się do nauki. Oczywiście po zakończeniu kursów i nauki w szkole z pomyślnymi wynikami możecie dalej kształcić się w którejś ze szkół morskich. Uprzedzamy jednak, że czekają Was egzaminy konkursowe. Za miłe listy i życzenia dziękujemy i życzymy pomyślnych wyników w nauce.

**Urbański Ryszard, — Tarnowskie Góry, Radosławski Jan — Olsztyn, Krewka Józef — Koszalin, Dudek Wincenty — Wałbrzych** — w sprawie kursów modelarstwa okrętowego radzimy porozumieć się z tamt. Oddziałem Ligi Morskiej. Redakcja podręczników nie posiada. Dziękujemy za słowa uznania.

**Polaczek Brunon, Ustka** — Od kandydatów na Wydział Mechaniczny PSM również wymagany jest dobry wzrok. Ponieważ jednak po zdaniu „małej matury" będziecie rzeczywiście „za starzy" do PSM i Szkoły Jungów — radzimy zastanowić się i zwrócić raczej uwagę na Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku-Wrzeszczu, ul. Piramowicza 1. Conradinum. Uczęszczanie do gimnazjum mechanicznego ułatwiłoby Wam w tym wypadku dalsze studia. Serdeczne pozdrowienia.

**Adasiak Leszek, Ursus k/Warszawy** — Przy badaniach lekarze kładą główny nacisk na serce, płuca, wzrok, słuch i uzębienie. Nie możemy Wam jednak podać adresu żadnego lekarza ani lecznicy, którzy mogliby wydać zaświadczenie o zdolności do służby na morzu, gdyż miarodajnym jest tylko orzeczenie komisji lekarskiej urzędującej przy danej szkole.

**Grabski Janusz, Wolin** — Polecamy Wam podręcznik pt. „Meteorologia dla marynarzy" (wyd. Ustka 1947, cena 360 zł) napisany przez Cz. Kazubka i W. Zubrzyckiego, który można nabyć prawie we wszystkich księgarniach na Wybrzeżu. Podręcznik ten nie tylko wypełni Wam lukę w pomocach naukowych, lecz dzięki przejrzystości i przystępności na pewno wyruguje z Waszych serc „nienawiść do meteorologii". Dziękujemy za życzenia i słowa uznania, życzymy wzajemnie pomyślnych wyników w umiłowanej nauce o morzu.

**Kaliszewski Stanisław, — Kołobrzeg, Tais Emilian — Nowy Sącz** — W sprawie przeniesienia do Marynarki Wojennej zwróćcie się do dowódcy Waszej jednostki drogą służbową.

**Babik Cezary — Częstochowa, Bury Stanisław — Mogiła, Jurkowski Jerzy — Lipa, pow. Kraśnik, Duma Bronisław — Dębica, Klinkowski Mieczysław — Poznań, Kaim Józef, Grabowski Jan — Grabowo, Czarnocki Romuald — Warszawa, Szczepanik Marian - Wiesław — Wadowice oraz wszyscy Czytelnicy którzy pragną poświęcić się służbie na morzu!** — informacje oraz odpowiedzi na zapytania w tej sprawie znajdziecie na str. 22 tego numeru naszego pisma w Kronice Ligi Morskiej. Za miłe listy dziękujemy i życzymy pomyślnych wyników na kursach Przysposobienia Marynarskiego Ligi Morskiej.

**Misiąg Zbigniew — Jarosław** — W sprawie wykazu wszystkich portów świata, do których w latach 1948 i 1949 zawijały polskie statki linii nieregularnych zwróćcie się na adres: „Gdynia — Ameryka — Linie Żeglugowe — III Eksploatacja", Gdynia, ul. Portowa Nr 13/15.

**Graczyk Żan — Łódź** — Trudno nam przewidzieć decyzję Komisji Poborowej. Radzimy jednak przedstawić Komisji Wasze chęci poświęcenia się pracy na morzu i poczynione do tej pory starania, przedstawiając równocześnie życzenie skierowania do Marynarki Wojennej. Dziękujemy za słowa uznania.

**M. Żelaźniak — Leszno** — Dyrekcja PCWM i Szkoły Jungów mieści się w Gdyni, Aleja Zjednoczenia. Za życzenia dziękujemy i przesyłamy wzajemne.

**K. Kozłowski — Koszalin** — Interesujące Was dane o losach naszej floty i działaniach poszczególnych jednostek w II Wojnie Światowej na wszystkich morzach i oceanach znajdziecie w książce J. Pertka pt. „Wielkie dni małej floty". Dziękujemy za miły list i przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

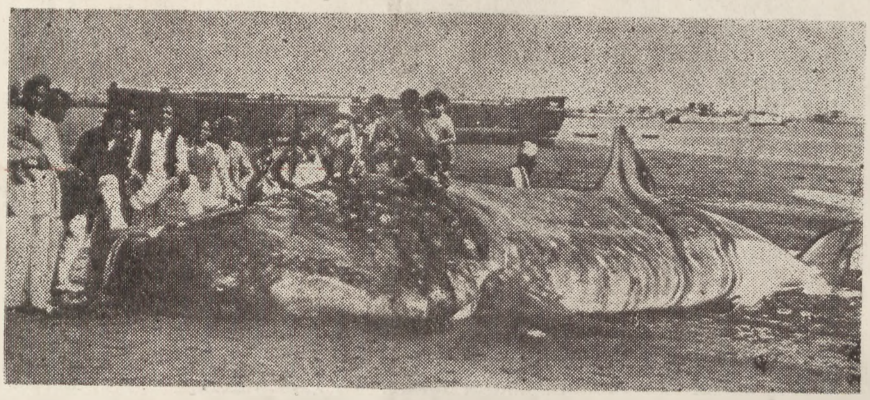
**Kurosiński Henryk — M/s „Narew"** — Nadesłany artykuł napisany jest dobrze, jednak tematycznie nam nie odpowiada. Prosimy spróbować opracować krótkie, aktualne migawki z odbytych rejsów, załączając, o ile to jest możliwe, zdjęcia.

**Król Jan — Zaków** — Mimo słabego wzroku możecie się poświęcić pracy związanej z morzem, uczęszczając np. do Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego, Gdańsk-Wrzeszcz, Conradinum, ul. Piramowicza Nr 1.

**Ela, Ewa, Luśka i Romana — Kraków** — Owszem, marzenia Wasze są zupełnie realne, należy jednak zacząć od Kursów Przysposobienia Marynarskiego Ligi Morskiej. Za życzenia i miły list dziękujemy i pozdrawiamy wzajemnie.




# BIAŁY KRUK WŚRÓD WIELORYBÓW



Na wybrzeżu indyjskim pod Karachi tubylcy ręcznymi harpunami upolowali niezwykle rzadki okaz wieloryba rodzaju Rhineodon. Jest to dopiero czwarty tego rodzaju okaz zanotowany przez ichtiologów. Pierwszy z nich opisany w 1850 r. i złapany został również w pobliżu Karachi. Uwieczniony na naszym zdjęciu olbrzym morski był trzykrotnie raniony ręcznymi harpunami i przez miesiąc błąkał się po wodach indyjskich nim został pokonany.

## CO Z RYBAMI?

Niektóre stawy zamarzają zimą aż po dno. Co się dzieje wówczas z rybami? - Jak się okazuje, zimują one wmarznięte w lód, trwając przez jakiś czas w pewnego rodzaju omdleniu. O ile zamarznięty staw pokryty jest z wierzchu grubą warstwą śniegu, który w takim wypadku spełnia rolę futra, temperatura lodu wynosi wówczas tylko parę stopni poniżej zera. Prawdziwą katastrofę dla rybostanu stanowi brak śniegu — w takich wypadkach temperatura lodu silnie się obniża i ryby wmarznięte w lód w wielu wypadkach giną. Najbardziej odporna pod tym względem jest ryba dallia, żyjąca w północnych jeziorach Syberii. Jeziora te zima skuwa lodem aż do dna i dallia spędza całą długą zimę syberyjską wmarznięta w lód.

Gdyby komuś udało się zainstalować wśród lodów Antarktydy ogromny grzejnik elektryczny, który by zdołał stopić masy lodowe zalegające obszary bieguna południowego, poziom wód oceanicznych podniósłby się o 30 metrów, a wszystkie porty i nadbrzeżne miasta świata znalazłyby się pod wodą.

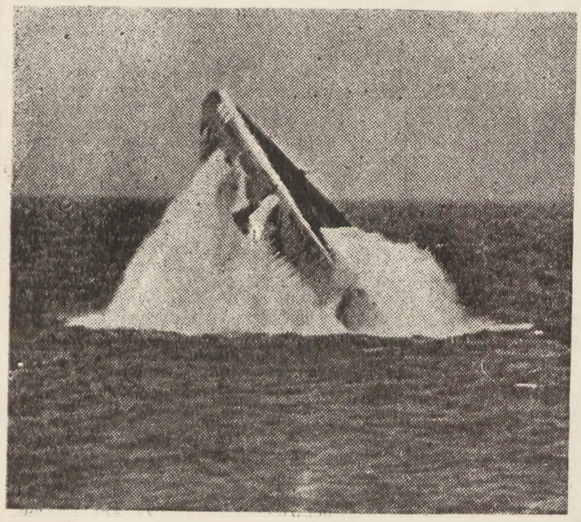


— Widzisz, Kazik założył się z Jankiem, że wytrzyma pod wodą dłużej niż 5 minut...

## WIELORYB HOLOWNIKIEM

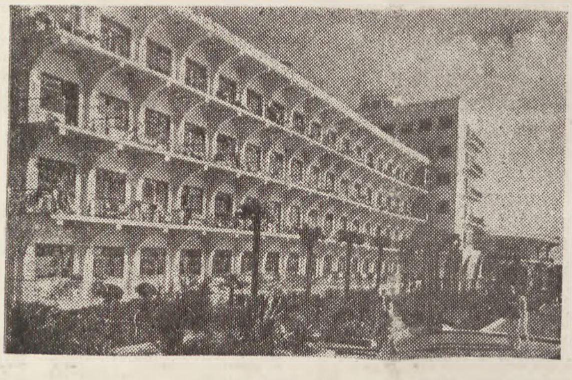
W czasie połowów wielorybów w Antarktydzie, duży sukces odniósł niedawno radziecki statek „Sława-7", który złowił wieloryba o długości 27 metrów i wadze ponad 120 ton. Przedstawiciel błękitnych płetwalów był silny do tego stopnia, że ugodzony celnym wystrzałem, przeszło godzinę jeszcze holował statek na linie harpuna tkwiącego w jego ciele. Dopiero drugi celny strzał unieruchomił wieloryba, który przez pewien czas pełnił rolę żywego holownika.

## CO TO JEST?



To nie paszcza straszliwego potwora morskiego wyłania się z wód oceanu. Nie jest to także wyścigowy ślizgowiec, ani też żaden z tonących samolotów typu: amerykańskie latające skrzydło, które tak często naruszają spokój głębin oceanu. Zdjęcie to przedstawia po prostu dziób okrętu podwodnego, który został z głębokości 50 metrów siłą prądu głębinowego wyrzucony na powierzchnię pod kątem 58 stopni, podczas gdy normalnie okręt podwodny wynurza się pod kątem 70 — 90.

## WIOSNA NAD MORZEM CZARNYM



Podczas, kiedy u nas jeszcze trwa zmienna, marcowa pogoda, na wybrzeżu Morza Czarnego rozpoczęła się już piękna wiosna. Do Soczi, malowniczej miejscowości nad Morzem Czarnym w Związku Radzieckim, zjeżdżają już pierwsi kuracjusze, aby wypocząć po trudach codziennej pracy. Zdjęcie przedstawia jeden ze wspaniałych domów wypoczynkowych w Soczi.

## ŚNIEG NA PUSTYNI

Tegoroczna zima nie tylko nam sprawia wiele niespodzianek. Niedawno po raz pierwszy od niepamiętnych czasów, nad brzegami Morza Śródziemnego, spadł... śnieg. W miejscowości Shouna (Transjordania) śnieg pokrył pustynię 10 - centymetrową warstwą.

## Rybacy i myśliwi

Rybacy z osady Karsibór nad Zalewem Szczecińskim przy wyciąganiu rankiem zastawionych na noc sieci zauważyli, że szamoce się w nich jakiś niezwykły potwór. Jak się później okazało, był to zwykły... dzik, który przypuszczalnie chciał wpław przebyć kanał. Nie wiadomo jakby się zakończyła przygoda rybaków, gdyby dzik był mniej zmęczony walką z oplątującymi go sieciami. Zdziwienie ich było zapewne tak wielkie, jak myśliwych, którzy by spotkali wśród drzew... szczupaka.

### POTWÓR CZY NIE POTWÓR?



Jeśli ktoś z Was przypuszcza, że jest to fotografia jakiegoś potwora, to musimy go rozczarować: na zdjęciu widzimy po prostu głowę jednej z ryb głębinowych.

### RYSUNEK BEZ PODPISU



*Sport*

## PING - PONG



Ludność Wybrzeża miała ostatnio możność uczestniczenia w rzadkiej, lecz emocjonującej imprezie sportowej, która odbiła się głośnym echem... w sali, gdzie zorganizowane były zawody.

Jak już zapewne nie wszyscy się domyślają, mamy tu na myśli mecz ping-pongowy, w którym wzięły udział drużyny drukarni „Prasy Wojskowej" w Gdyni oraz miejscowy oddział Redakcji „Morze-Marynarz Polski". Wobec braku pierwszej drużyny Redakcja postanowiła wystawić swą drugą reprezentację, co z kolei spowodowało, że Drukarnia delegowała na mecz również swą drugą drużynę.

Przebieg gry był niezwykle interesujący. Ping-pongiści Redakcji z miejsca narzucają ostre tempo gry i już w pierwszych minutach celnymi strzałami lokują szereg piłek w lewym rogu siatki. Dopiero po wyjaśnieniu, iż nie jest to mecz piłki nożnej, tempo gry opada i piłka zupełnie swobodnie ląduje kilkakrotnie poza stołem. Ta taktyka zmylenia przeciwnika nie daje mimo to żadnych rezultatów, gdyż drużyna Drukarni aczkolwiek zdezorientowana, to jednak mimo woli zdobywa początkowo punkt po punkcie.

Po krótkiej naradzie Redakcja postanawia zastosować inny system i odtąd obserwujemy grę na wysokim poziomie, który z pewnością byłby jeszcze wyższy, gdyby nie niski sufit sali, o który systematycznie odbijała się piłka, co, jak się później okazało było zupełnie niepotrzebne. Tym niemniej po pierwszych setach zaznacza się lekka przewaga Redakcji zwłaszcza z chwilą, gdy zaczyna ona grać na tzw. popularnie „żyłę". Nerwowo słabsi reprezentanci Drukarni nie wytrzymują i wypuszczają inicjatywę z ręki. Skwapliwie korzysta z tego Redakcja, która przejmuje wypuszczoną nieopatrznie inicjatywę i stan ten utrzymuje się aż do upragnionego przez publiczność końca meczu.

Wynik końcowy brzmi: 7:5 na korzyść Redakcji (stosunek setów 16:11).

Znawcy sportu wyrażają opinię, iż wynik mógłby być znacznie wyższy, gdyby nie przeszkody w postaci siatki oraz zbyt szczupłych rozmiarów stołu.

Licznie przybyła na mecz publiczność z niezwykłym zainteresowaniem czytała czasopisma w Świetlicy Drukarni, gdzie odbywało się spotkanie, absolutnie nie przeszkadzając w rozgrywkach.

Sędziowali kolejno na ogół bardzo dobrze wszyscy prawie gracze obu drużyn. (bis.)

## Od Redakcji ZBG

Wobec niespodziewanie wielkiej ilości otrzymanych odpowiedzi na nasz błyskawiczny konkurs p.n. „Konia z rzędem", zamieszczony w Nr 2/1950 ZBG — rozwiązanie konkursu oraz nazwiska nagrodzonych laureatów zamieścimy w numerze następnym. Tym samym dajemy możność wszystkim pozostałym Czytelnikom na wzięcie udziału w konkursie i zdobycie cennych nagród.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO - Warszawa I-8000. — Fotografie: W.A.F., S.I.B., J. Uklejewski, K. Komorowski, F. Staszewski. —Druk i klisze wykonano w Drukarni „WPW" w Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. W-1-10068